LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

PARIS.... Un an 14 fr. | ÉDITION DE LUXE
DÉPARTEMts — 15 fr. | FRANCE. Un an. 30 fr.
ETRANGER . — 20 fr. | ETRANGER. — 40 fr.

8 Novembre 1902. — N° 217.

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE. . . . . 500 fr.

(Cliché J. Beau.)

(Cliché Bertin.)

DE LA PISTE A LA SCÈNE. — LES TRANSFORMATIONS DE BOURRILLON.

Bourrillon, l'ancien coureur cycliste, vient de faire ses débuts à l'opéra de Nantes, dans le rôle de Faust. Bourrillon, ténor de la piste. Bourrillon, ténor de la scène. Ces deux expressions s'associent immédiatement, et le rapprochement des photographies, de ce ténor de race, au moment où il triomphait dans le grand prix de Paris, et lors de ses brillants débuts à Nantes ne sauraient manquer d'intéresser et d'amuser nos lecteurs.

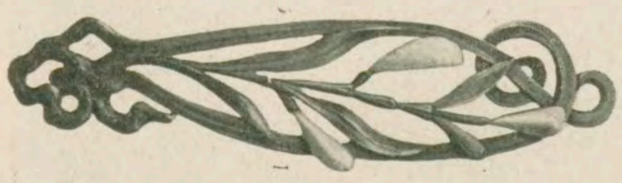
Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Nouvelles Primes aux Abonnés de la "Vie au Grand Air"

A l'occasion des étrennes, nous avons songé à faire profiter les abonnés de la *Vie au Grand Air* des avantages offerts aux abonnés de *Musica* et de *Femina*. Le sportsman est, par nature, un galant homme et il sera très heureux de pouvoir offrir à une sportswoman de son entourage un des ravissants cadeaux ci-dessous.

Les anciens abonnés de la *Vie au Grand Air* pourront profiter de ces primes en renouvelant d'ores et déjà leur abonnement.

La Broche "Femina"



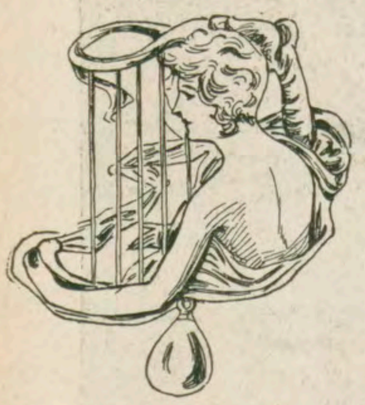
Cette broche art nouveau, patinée or et ornée de **trois véritables perles fines** *a été créée pour nos abonnés, par l'artiste joaillier* Beaudoin.

Cet admirable bijou ne vaut pas moins de 18 francs. Il suffit de le demander en s'abonnant à la Vie au Grand Air *et de joindre au montant de l'abonnement 3 fr. 50 pour l'écrin modern-style et les frais.*

Le Coffret de Parfumerie "Femina"

Le coffret de parfumerie fine Femina, *d'une valeur de 12 francs a été composé spécialement pour nos abonnés par la maison* Henry, A la Pensée. *Il sera envoyé à tout abonné de la* Vie au Grand Air, *joignant au montant de son abonnement 2 fr. 50 pour le coffret et les frais.*

Le Pendentif "Musica"



Ce délicieux pendentif, en patiné or, art nouveau agrémenté d'une **perle fine véritable** *a été créé par l'artiste joaillier* Beaudoin. *Ce bijou, qui serait certainement vendu de 18 à 20 francs rue de la Paix, sera envoyé à tout abonné de la* Vie au Grand Air *qui nous en fera la demande; il suffit simplement d'ajouter 3 fr. 50 au montant de l'abonnement pour l'écrin "modern style" et les frais divers.*

Le Dessus de Clavier "Musica"

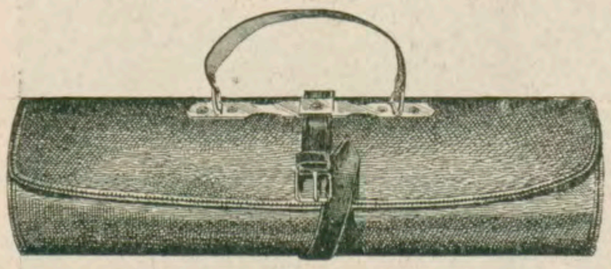
M. Henry, A la Pensée *a composé pour nos abonnées un ravissant dessus de clavier (protège-notes) en soie rose champagne, sur lequel court un délicat*

et très moderne dessin à broder. Les soies nécessaires à la broderie accompagnent le dessus de clavier.

*Cet ouvrage ne vaut pas moins de 14 francs dans les magasins d'*Henry, A la Pensée. *Il suffit de le demander en s'abonnant et de joindre au montant de l'abonnement 2 fr. 50 pour frais divers.*

Le Rouleau Porte-Musique "Musica"

Le Rouleau à musique est un objet indispensable pour tous les musiciens. La Maison Ch. et J. Ullmann *bien connue pour ses articles de musique, a créé à*



notre intention un modèle solide et élégant, permettant de porter la musique pliée ou roulée.

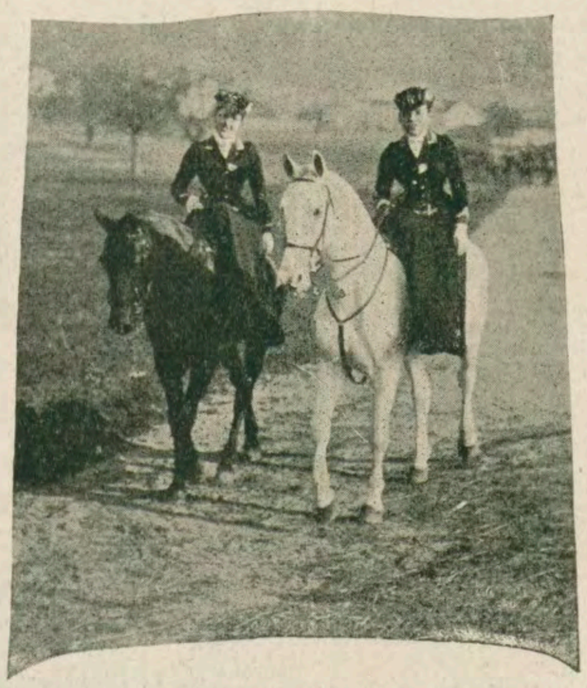
Nous tenons à la disposition de ceux de nos abonnés qui ajouteront 2 fr. 50 pour frais divers (Étranger, 6 fr.) au montant de leur abonnement, un très joli rouleau porte-musique en cuir riche, avec monture en nickel (Valeur 15 francs).

Délai pour la Livraison des Primes : 15 Jours.

La cour du vieux château de La Celle-les-Bordes, le jour de la Saint-Hubert.

LA SAINT-HUBERT

Chez Madame la Duchesse d'UZÈS



Dsse de Luynes. Dsse d'Uzès, douairière.

La duchesse douairière d'Uzès, maître d'équipage, se rendant au rendez-vous de chasse en compagnie de la duchesse de Luynes.

Était lundi 3 novembre la Saint-Hubert, fête du patron des chasseurs et des veneurs.

Tous les ans à la Celle-les-Bordes, résidence du chenil de l'équipage de Bonnelles, on fête la Saint-Hubert ; c'est une tradition qui fut perdue pendant quelques années par nombre de veneurs, mais aujourd'hui, chacun tient à honneur de fêter dignement et brillamment le grand patron de la venerie française. Cette tradition remonte aux temps les plus éloignés. Dès le matin, après que les piqueurs ont « fait le bois » et reconnu les traces de l'animal, les chiens sont amenés, limiers en tête, le vaillant chef de la bande portant la cocarde aux couleurs de l'équipage, à la chapelle du château ou à l'église du village. L'église de la Celle-les-Bordes étant trop exiguë, la bénédiction a lieu sur le parvis. Les veneurs en costume, la trompe au col, le couteau de chasse à la ceinture, entourent la meute.

Dans la nef, les piqueurs contiennent sous le fouet, l'impatience des chiens couplés, tandis qu'au pied de l'autel le valet se tient immobile son limier à la botte. A l'élévation, les piqueurs embouchent leur trompe et sonnent joyeusement la fanfare de Saint-Hubert, alternant avec celle de l'équipage ; les cloches sonnent à toute volée, et à peine la dernière prière s'envole-t-elle des lèvres, que les veneurs sont à cheval et en chasse !

Cette coutume pittoresque, cette cérémonie pleine de grandeur est des plus impressionnantes.

La Saint-Hubert est la vraie fête cynégétique, à laquelle tout bon chasseur, quelque païen qu'il soit, n'a garde de manquer.

Le Vieux Veneur.

Sur le parvis de l'église de La Celle-les-Bordes.

La bénédiction des chiens de l'équipage de Bonnelles par le clergé de La Celle-les-Bordes.

L'équipage se rendant au départ de la chasse.

Tout l'équipage se rend à l'endroit où les chiens doivent être découplés, suivant les indications du premier piqueur qui a « fait le pied » le matin.

Dans la rue du petit village de La Celle-les-Bordes.

La duchesse d'Uzès douairière et ses invités se rendant au rendez-vous de la chasse, après la messe de Saint-Hubert.

Les premiers bookmakers.

La cote. Croquis de books et de joueurs par Crafty.

Employé de book.

Les Bookmakers et le Parlement

Messieurs les bookmakers sont sur la sellette; on s'occupe d'eux au Parlement, ce n'est pas à vrai dire la première fois, sera-ce la dernière ? Chi lo sa ? *M. Chauvin, député de Seine-et-Oise, que l'on voit quelquefois sur le turf, est l'ennemi des bookmakers, il a juré leur mort. A-t-il tort ? a-t-il raison ? Comme nous ne sommes pas plus l'avocat de M. Chauvin, qui a assez de talent pour défendre sa proposition, que des bookmakers qui sont des industriels au même titre que les fermiers des jeux dans les cercles et casinos, avec cette différence que les cercles sont imposés et les bookmakers ne le sont pas, nous ferons entendre à nos lecteurs les sons des diverses cloches qui tintent en ce moment dans les champs de courses.*

Je puis parler du jeu aux courses avec assez de liberté, n'étant pas joueur; voilà bientôt dix-sept ans que je fréquente avec assiduité les champs de courses, et je suis, au point de vue du jeu, comme le bon bourgeois qui va une fois l'an aux courses, le jour du Grand Prix, et risque sa pièce de dix francs au mutuel officiel, sur... son idée. J'ai pourtant vu les poules au programme et les poules aux courants, qui étaient le pur jeu de hasard : le « pouleur » mettait dans un chapeau avant la course pour les « poules au programme », après l'affichage, pour les « poules aux courants », les numéros de chevaux inscrits, les parieurs tiraient un numéro au hasard, le possesseur du numéro du gagnant de l'épreuve touchait le montant des mises, moins 10 p. 100 prélevés par le pouleur. De cette façon, des favoris pour lesquels on payait, rapportaient à l'heureux gagnant 45 francs y compris la mise, pour une poule à 5 francs, s'il y avait dix chevaux. J'ai vu les « piquets » origine de la fortune des rois du ring et aussi du propriétaire des piquets, qui acquit sans risques aucuns, une fortune colossale. Sur tous les hippodromes, cet ingénieux industriel installa des piquets : un « tremplin » soulevé pour que le book domine la foule, une tablette perpendiculaire pour afficher les listes, un support pour le teneur de livres et un immense parapluie qui servait plutôt de parasol. Il offrit aux enchères ces places commodes et immuables. A Auteuil ou au Bois, les premières places valaient près de 100 000 francs; les prix variaient suivant les hippodromes et l'emplacement au pesage, au pavillon ou à la pelouse, la moyenne était de 20 francs; comme il y avait annuellement de 150 à 200 réunions, et que chaque réunion voyait 3 à 400 donneurs, on peut facilement calculer le bénéfice de l'inventeur du système.

Aujourd'hui, les bookmakers ne payent plus aucune redevance, et ils gagnent moins, et moins facilement qu'autrefois. Jadis, on disait « avoir un piquet » à Longchamp, Vincennes ou Auteuil, comme on aurait dit avoir une charge d'agent de change à Paris, à Marseille, à Lyon ou à Bordeaux : un bon piquet rapportait bon an mal an 1 500 à 1 800 mille francs, sans compter les 3 ou 400 000 francs qu'on oubliait de régler au bookmaker. Il y eut bien parmi les donneurs quelques filous qui disparaissaient avant le règlement, mais les rois de la sacoche firent toujours honneur à leurs « tickets ». Puis, est venu le pari mutuel, d'abord un mutuel particulier qui, par la suite, devint le mutuel officiel, réglementé et surveillé par l'État qui prélève un tant pour cent sur les sommes engagées par les parieurs.

Les parieurs en 1823.

La cote en 1841.

Le jeu aux courses a fait de la part d'un avocat à la Cour d'appel, l'objet de sa thèse de doctorat en droit. Cet avocat, M. Paul Buffart, est en même temps notre confrère, rédacteur très apprécié à la *France chevaline*, je lui ai demandé pour nos lecteurs quelques lignes sur ce sujet très délicat, voici sa réponse :

« Le meilleur moyen de se faire une opinion, c'est de comparer le régime qui consacrait le triomphe des « bookmakers » a celui qu'a créé la loi de 1891.

« Il est facile de rappeler en peu de mots ce qui étaient les « bookmakers » au moment de leur splendeur : des industriels ingénieux qui, grâce à une nombreuse clientèle, réussissaient à « faire un livre », c'est-à-dire à calculer l'importance des sommes à recevoir, en proportion des différents cotes offertes pour réaliser un bénéfice, quel que soit le cheval vainqueur.

« En regard de cette profession de « bookmakers », nous devons opposer l'institution du pari mutuel créé par la loi de 1891. Qu'est-ce donc que le pari mutuel ? Une machine qui reçoit de l'argent d'un côté et le rend de l'autre.

« Ici donc, plus d'industriels à enrichir, plus de crainte que son « bookmaker » ne fuie au moment du règlement; en un mot « possibilité d'être ruiné, mais certitude de n'être pas volé »...

« On est forcé de le reconnaître ; la loi de 1891 a fait œuvre utile; elle a repoussé les abus les plus criards et sacrifié le moins possible à la passion du jeu, tout en respectant les intérêts de l'élevage et de la défense nationale.

Je ne sais plus qui a dit que la « loi était faite pour être violée » ; en l'espèce, elle ne fut pas violée par les bookmakers, mais tournée, ou plutôt interprétée d'une certaine façon ; et les tribunaux jusqu'à présent n'ont guère su se mettre d'accord. Je ne suis point légiste, mais il me semble que puisque la loi peut prêter à controverse, le simple bon sens exige qu'elle soit revisée. C'est ce qu'ont pensé deux députés appartenant à deux partis adverses de la Chambre, M. Chauvin et M. Ed. Archdeacon, ce dernier, propriétaire d'une importante écurie.

Le député de la Seine propose un droit de 20 francs par jour et par bookmaker, et un prélèvement sur les paris faits chez eux.

D'autre part, on dit que le ministre de l'Agriculture prépare un projet de loi spécial.

Quelle est l'opinion des bookmakers ? Voici l'opinion de M. Dumien.

« Puisque M. Chauvin veut empêcher le pari public, que l'on mette les parieurs dans une enceinte réservée où serait perçu un droit d'entrée, dont la plus

* Dessins extraits des *Courses de Chevaux en France*, par de Saint-Albin, Hachette et Cie, éditeurs.

M. Kieffer.

M. Lévy.

M. Henry Dumien.

Quelques-uns des principaux bookmakers.

M. Michel.

M. Mathysen.

La tribune du « Salon des Courses », à Auteuil.

Le ring à Deauville.

grande partie devrait revenir aux pauvres de Paris.

« L'Olympia, les Folies-Bergères et Parisiana donnent 300 000 francs par an à l'Assistance publique de Paris, et les Sociétés de courses, lieux de plaisir également, ne donnent pas un centime ».

D'un autre bookmaker, qui me prie de ne point le nommer, n'étant plus donneur « sans avoir jamais fait le compte de ce qui a pu entrer dans les sacoches des gros bonnets de la cote, je veux bien admettre qu'ils aient momentanément amassé des gros bénéfices, mais on reconnaîtra aussi que pas mal d'entre eux ont rendu l'argent. Il y en a même quelques-uns qui sont hors de combat. D'autres ont payé des chevaux à des prix fabuleux, l'élevage en a tiré profit. »

Voici maintenant l'opinion du « grand Lévy », un des bookmakers les plus facilement reconnaissables dans le ring, grâce à sa taille de géant :

« La proposition de M. Chauvin amendée par M. Archdeacon, est un acheminement à une réglementation désirable dans l'intérêt même des courses. Un ring contrôlé est considéré par les vrais sportsmen comme une nécessité absolue pour les propriétaires comme pour les parieurs, qui ont dans les fluctuations de la cote, un guide et un indicateur. Les donneurs, malgré l'importance de leurs opérations avaient été, à tort, exonérés d'impôt comme de patente, ce n'est ni juste, ni logique, ni démocratique. Tout serait préférable à cette tolérance bâtarde qui nous expose aux rigueurs d'une loi si diversement interprétée jusqu'à présent par les tribunaux compétents. Nous serions tous heureux qu'un texte clair nous fasse sortir de ce rôle de parias restant en marge de tous et de la société. »

Ecoutons maintenant ce que dit un propriétaire.

« Le pari à la cote, c'est le seul raisonnable. C'est le seul qu'on puisse admettre et c'est encore celui qui est le plus commode pour aider à suivre une enquête sérieuse, dans le cas où un jockey ou un propriétaire est inculpé de fraude. Est-ce que la sureté générale aurait abouti, si les livres des bookmakers n'avaient pas été là ? J'avoue que mon désir, dans l'intérêt de l'élevage, est de voir triompher le pari à la cote et je compte un peu pour cela sur la tenacité et la malice de ceux qui la pratiquent ».

A la dernière réunion d'Auteuil, M. Henry Dumien s'est vu dresser procès-verbal pour avoir annoncé la cote ; à la reunion précedente, un autre bookmaker eut également maille à partir avec les agents de M. Leproust. Il est grand temps d'en terminer une bonne fois, la parole est au Parlement.

PAUL MÉGNIN.

Voir au Bloc-Notes de la Vie au Grand Air (page 770), une note concernant mon article sur les Jockeys Américains.

P. M.

Bateaux Automobiles

Le Handicap de l'Hélice-Club de France

Voici que la mécanique essaie de conquérir les rivières comme elle a déjà conquis les routes. De petits bateaux, munis de moteurs parfois très puissants, commencent à sillonner les cours d'eau. Un nouveau sport se propage qui a tous les charmes de l'automobile et dont le succès ira grandissant. C'est du moins ce que permettent d'augurer les meetings de canots automobiles dont le succès est de plus en plus considérable. Nos lecteurs seront heureux de trouver ici quelques notes et quelques croquis photographiques pris le 20 octobre, lors du handicap organisé par l'Hélice-Club.

Le Centaure, canot automobile à MM. Panhard et Levassor, classé cinquième du handicap de l'Hélice-Club.

La Ville de Paris, canot automobile à M. Philippon, sixième du handicap de l'Hélice-Club.

De l'utilité des plus primitifs moyens de locomotion lorsque les plus modernes se refusent à fonctionner.

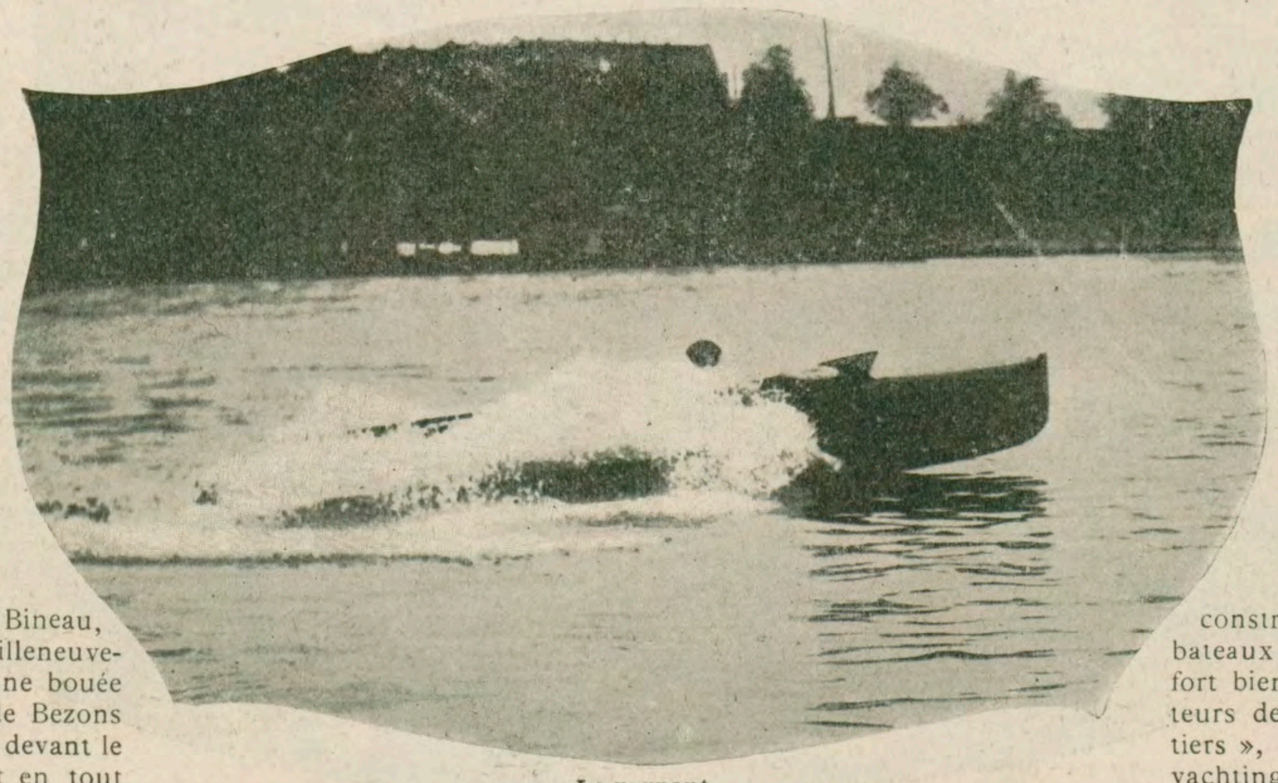
La course handicap organisée par l'Hélice-Club de France était ouverte à toutes les embarcations à moteurs mécaniques ayant pris part aux régates que cette société a données pendant le cours de la présente année. Ce handicap était calculé sur les vitesses moyennes obtenues par chacun de ces bateaux dans les précédentes réunions et, comme le rendement de temps des « coursiers » était assez coquet, les concurrents n'ont pas fait défaut.

Huit bateaux ont pris part à cette course, ce sont : *Ville-de-Paris*, à M. Philippon ; *Centaure*, à MM. Panhard et Levassor ; *Toujours-Prest*, à M. Mauran ; *Albert*, à M. Ducasson ; *Lucie*, à M. Soubardière ; *La Râpée III*, à M. Tellier ; *Babouche*, à M. Leys ; *Simone*, à M. Cazes.

Le départ avait lieu devant le garage du Rowing-Club de Paris, à Courbevoie, il se faisait à la remonte ; les bateaux avaient à virer une pile du pont Bineau, descendaient par le bras de Villeneuve-la-Garenne pour aller virer une bouée mouillée en amont du pont de Bezons et revenaient se faire pointer devant le garage du Rowing-Club, soit en tout 37 kilomètres. Le premier départ s'est effectué à 11 heures, et le dernier à 2 h. 29 m. 14 s., ce qui donné ce résultat assez curieux que *Ville-de-Paris* avait depuis longtemps achevé son parcours alors que l'*Albert* et *La Râpée III* n'étaient pas encore partis.

Sur les huit bateaux engagés, il n'y avait, en réalité, que trois bateaux de course : *Babouche*, moteur de Dion, 12 chevaux ; *La Râpée III*, moteur Buchet, 30 chevaux ; *Albert*, 55 chevaux. C'est naturellement sur eux que se portait toute l'attention des nombreux amateurs qui assistaient à cette réunion.

L'*Albert* rendait 3 minutes à *La Râpée III*, qui a mené la course pendant 34 kilomètres ; à cette distance, une clavette de soupape d'aspiration a sauté presque en même temps que la goutte de platine d'un trembleur ; ce qui mettait deux cylindres sur quatre hors de combat, et l'*Albert* a aussitôt doublé son concurrent et pris la tête qu'il gardait jusqu'à la fin. On a remarqué que ces deux bateaux, de vitesse à peu près égale, ne faisaient pas du tout le même effet sur l'eau : l'un *Albert*, semblait avoir une marche vertigineuse au milieu des deux vagues énormes qu'il produisait ; l'autre, *La Râpée III*, qui ne soulevait, aucune lame paraissait avancer beaucoup moins vite, et, en somme, ils ne sont pas arrivés trop distancés, puisque le premier a couvert le parcours en 1 h. 13 m. 51 s. et le second en 1 h. 18 m. 09 s. *Babouche* a été classé troisième en 1 h. 41 m. 26 s., l'ordre de classement des autres est : *Lucie*, *Centaure*, *Ville-de-Paris*, *Toujours-Prest* et *Simone*.



Le gagnant.

"Albert" *canot automobile à moteur de 55 chevaux muni de huit cylindres, premier du handicap de l'Hélice Club (37 kilomètres) en 1 h. 13 m. 51 s.*

Nous avons entendu quelques amateurs demander l'intérêt que peuvent représenter des moteurs de 30 et 50 chevaux sur des bateaux ne pouvant porter plus de deux personnes. A cela, nous répondrons qu'il s'agit de bateaux construits pour la course et non de bateaux de promenade, et qu'il peut fort bien se trouver parmi les amateurs de ce nouveau sport des « régatiers », comme il s'en trouve dans le yachting à voiles. Pour ceux-là, tout doit être sacrifié à la vitesse.

(Clichés Branger-Doyé.) HENRY PHILIPPE.

La Saison de Football Rugby

Lyon contre Sporting Club Universitaire de France

De gauche à droite, on reconnaît : Caron, Jacobi, Babb, Chanas, Phalancher, Bertholet, Perratone, Vincent, Delaville (cap.), Drouhon, Bellorget, Delorme, Freger.

Avant la partie. — L'équipe du Racing et Cercle réunis de Lyon.

La saison de football a commencé pendant les jours de la Toussaint, où se sont disputées de nombreuses parties de rugby et d'association, tant à Paris que dans les départements. Pour la plupart, ces matches entre équipes dont la constitution n'était pas arrêtée définitivement et composées d'équipiers encore peu entraînés ne peuvent être considérés que comme parties d'entraînement. Il n'est pas sans intérêt cependant de donner aujourd'hui quelques notes de football pour précéder les comptes rendus des grands matchs que nous publierons ultérieurement, sur la rencontre de rugby qui a eu lieu le jour de la Toussaint entre le Sporting Club Universitaire de France *et le* Racing et Cercle réunis de Lyon.

Les "avants" du Sporting-Club, moins lourds que les avants lyonnais, s'exercent à la formation de la mêlée.

On a jugé avec beaucoup de sévérité la rencontre de Lyon et du Sporting. Cafouillage, bafouillage, a-t-on dit... sur le terrain, un confrère remarquait que le demi gauche du Sporting n'avait été moins de 37 ou 38 fois *off side*. Je n'ai pas fait attention, mais du moins ai-je remarqué deux très jolis coups ; l'interception d'une passe par un Lyonnais qui a marqué aussitôt un essai et une très jolie passe de Mercadié du Sporting qui en a fait marquer un également, et cela prouve au moins que dans les deux équipes il y avait du sang-froid et l'adresse.

Une chose était bien plus curieuse et qui pose une question d'ordre plus général. Les Lyonnais avaient une ligne d'avant terrible de puissance, qui enfonçait régulièrement les avants du Sporting — maigriots parisiens — dans les mêlées, jusqu'à ce que ceux-ci eussent pris le parti radical de les tourner systématiquement. Et si nous recherchons alors la formule pour la composition d'une équipe idéale de rugby, nous tombons dans un dilemme : ou on néglige les avants de parti pris, pour former une équipe légère dans laquelle tous joueront un jeu de trois-quarts, s'attachant surtout à user d'adresse et de rapidité, ou former une équipe dont les demis agiles et les trois quarts rapides seconderont et seront en sorte comme l'intelligence d'un corps d'avant musculeux et massifs. Nous faisons ainsi du rugby, un jeu où le hasard des forces réunies entre trop en ligne de compte au détriment de l'adresse; car tourner les mêlées n'est pas une solution : c'est un truc de jeu auquel il ne faut pas laisser prendre trop d'importance, à mon avis.

Oserait-on d'autre part, apporter une modification quelconque aux règles du rugby. Je n'ose l'espérer, mais ce que je sais bien, c'est que chaque fois qu'une equipe de province viendra disputer un match à Paris, les Parisiens ont une jolie chance d'être enfoncés dans les mêlées, et, nécessairement, à part une ou deux échappées imprévues dont ils ont le secret, de voir sans cesse leurs adversaires jouer dans l'intérieur de leurs 22 mètres.

C'est la règle, me répètera-t-on, elle est telle ; il n'y faut rien changer.

Soit, 22 mètres, mais malgré tout il y a là quelque chose d'anormal sur lequel je reviendrai.

André Foucault.

Collet. Fabre Mercadé. Naud (cap.). Verne.

Un simulacre de mêlée.

Tandis que les avants du Sporting-Club s'arqueboutent contre les adversaires imaginaires, le demi de gauche fait le geste de saisir le ballon qui va sortir de la mêlée pour le passer au premier trois-quart qui s'apprête à le recevoir et à l'emporter.

Frémond. Tissier. Choisel.

Le Prix Ravault. — Départ d'une série.

Le Prix Ravault fondé en 1896 se dispute sur 200 mètres, plats, tous les coureurs partant scratch. Les quinze engagements de cette année donnèrent lieu à quatre séries éliminatoires.

Le Prix Roosevelt et le Prix Ravault au Racing-Club

La douzième journée annuelle du Prix Roosevelt (7e du Prix Ravault) a donné lieu cette année, au Racing-Club à une fort jolie réunion dont les honneurs ont été pour Kuhn vainqueur du Prix Ravault et de Fleurac, vainqueur du Prix Roosevelt. Malgré le temps sombre, nos photographes ont pu prendre, au Racing, les superbes instantanés que nous reproduisons ici.

Le Prix Roosevelt. — Le départ.

Le prix Roosevelt, challenge fondé en 1891, par M. Cornélius Roosevelt, se court sur une distance de 3 milles (4.827 mètres), a été gagné cette année par de Fleurac, du R. C., en 15 m. 27 s. 3/5, battant un lot de 24 concurrents.

◆ ◆ ◆

Le Sport Pedestre a ses fervents, ses fidèles, qui suivent régulièrement ses grandes manifestations. Ces fidèles et ces fervents constituent encore une petite chapelle, car les épreuves de courses à pied qui se disputent sur piste n'ont pas encore le don de passionner les masses. Il faut pour le gros public que l'effort produit soit appréciable. Une course de Marathon de 40 kilomètres ou une course à pied monstre, telle celle de Paris-Belfort attirent le long des routes où passent les concurrents des milliers de curieux. Les championnats de courses à pied que l'Union des Sociétés Françaises de Sports Athlétiques fait courir chaque année, ou une épreuve classique comme le Prix Roosevelt disputé le dimanche 26 octobre, n'amènent sur la piste du Racing-Club de France, au bois de Boulogne, qu'un millier de curieux.

C'est que le gros public est simpliste et qu'il ne s'intéresse réellement qu'à ce qu'il comprend bien.

Le déboulé d'un 100 mètres n'excitera pas son enthousiasme. Il ne se rendra pas compte que l'effort d'un Hamond, d'un Mattet ou d'un Kuhn, luttant sur 200 mètres avec une énergie rare, donnant tout ce qu'il peuvent, comme ce fut le cas dans le Prix de Ravault — une des épreuves classiques de la réunion de Roosevelt — est plus grand peut-être que celui fourni par le vainqueur de Marathon. Et surtout, il ne comprendra pas qu'on puisse le comparer et s'y intéresser. C'est que son éducation sportive n'est pas faite. Il faut pour qu'il puisse juger de l'effort, comprendre l'âpreté de la lutte, qu'il sache qu'un cinquième de seconde gagné sur 100 mètres, est un exploit plus difficile a réaliser que d'abaisser de cinq minutes le temps mis pour couvrir les 40 kilomètres de Marathon.

Il est cependant pour les courses sur piste un facteur qui incite beaucoup de gens à y assister et à s'y intéresser. C'est l'ancienneté — ancienneté relative — bien entendu, de certaines d'entre elles, celles qu'on est convenu de nommer « épreuves classiques ».

Le jour où M. Cornélius Roosevelt, un Américain habitant Paris, eut l'idée au cours de l'été de 1891 de donner un challenge au Comité du Racing-Club de France, je crois qu'il ne se doutait pas qu'il inscrivait ainsi en caractères impérissables son nom dans les annales des sports français.

Dès la première année, la course fut un succès. Julien Borel qui était alors le grand crack français, fut le premier qui eut son nom inscrit sur la Coupe et le prix Roosevelt est devenu le véritable criterium de fond sur piste, que tous les coureurs à pied ambitionnent de gagner.

La douzième réunion du Prix Roosevelt, donnée le 26 octobre dernier, a présenté non moins d'intérêt que les précédentes. Le clou de la journée était naturellement le Prix Roosevelt. Malgré le grand nombre de partants, il s'est réduit à un match entre L. de Fleurac du R. C. F., le gagnant, et Ragueneau, de la Société Athlétique de Montrouge. Dans une allure élégante et souple, L. de Fleurac a battu facilement son rival. Son temps de 15 m. 27 s. 3/5 est loin du record français qui appartient à Deloge avec 15 m. 14 s. 2/5 et encore plus loin du record du monde que détient W. George depuis 1884 avec 14 m. 24 s. La piste était lourde et de Fleurac a dû seul régler son train. Dans d'autres conditions, il eut fait mieux. Le Prix Ravaut, qui date de 1896, et se court sur 200 mètres, est une autre épreuve classique de la réunion du Roosevelt. Deux coureurs avaient fait le déplacement de Bordeaux pour la disputer. Tous deux ont pris les places d'honneur : Kuhn, du Burdigala s'est classé premier devant Mattet du Sport Athlétique Bordelais et Hamond du Racing Club de France, couvrant la distance en 23 s. 3/5, ce qui est plutôt vite.

Mesurez 200 mètres sur une route et essayez de les couvrir, vous serez surpris de constater le nombre de secondes qu'il vous faudra.

Ce sera pour les non-initiés un bon moyen de constater l'effort fourni par un coureur de vitesse et peut être alors viendront-ils plus nombreux aux si charmantes réunions du Racing.

PAUL CHAMP.

Kuhn. Mattet.

Le Prix Ravault.

Kuhn du Burdigala-Bordeaux, vainqueur du Prix Ravault, au départ de la finale. A côté de lui, Mattet du Sport Athlétique Bordelais, arrivé second. Kuhn a couvert les 200 mètres du parcours en 23 s. 3/5.

Kuhn, arrivé 1er dans la finale.

LE PRIX RAVAULT. — UN DÉPART DE SÉRIE.

Cette splendide photographie qui fait admirablement ressortir l'athlétisme de la course à pied, en même temps que la parfaite installation sportive du Racing Club de France, a été prise au départ de la seconde série du prix Ravault (200 m.), celle qui devait fournir le gagnant de la finale. Tous les muscles contractés, le corps entier formant ressort, les concurrents s'apprêtent à s'élancer au coup de pistolet du starter, M. Lecuyer du R. C., en un effort d'autant plus violent qu'il durera moins longtemps.

De Fleurac, arrivé premier

Le Prix Roosevelt. — Le peloton en course.

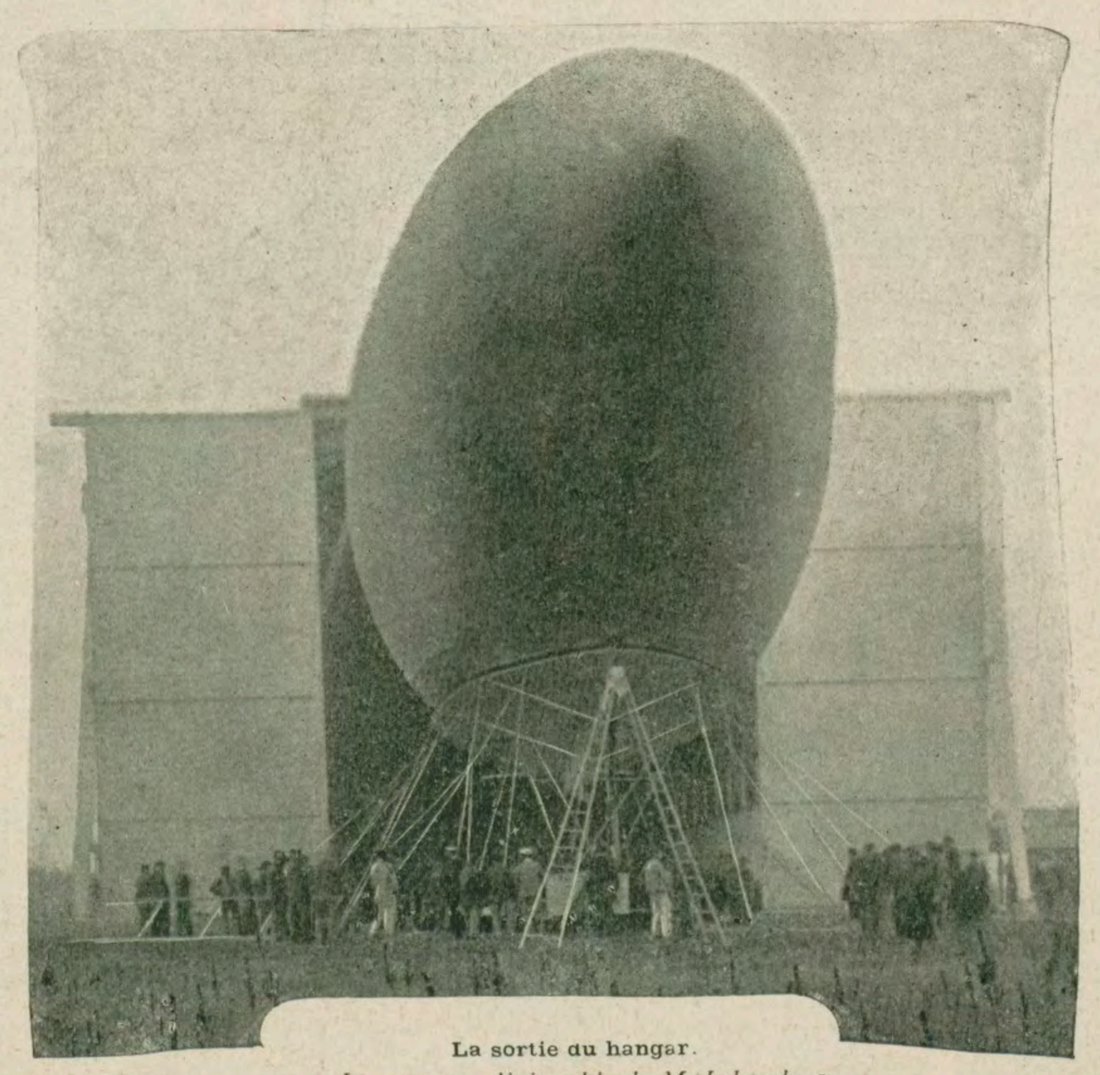
Un Nouveau Dirigeable. - Le Ballon de M. Lebaudy

La catastrophe de l'aéronat de Bradsky, catastrophe causée par un vice indéniable de construction, dont les organes principaux d'un ballon automobile ne peuvent être rendus responsables en aucune façon, n'ont nullement brisé les multiples efforts qui ont pour but la navigation pratique de la mer aérienne. Nos lecteurs savent que les prochaines expériences de Santos-Dumont sont imminentes et précéderont de quelques jours les tentatives louables de plusieurs autres inventeurs. Déjà, un nouveau ballon dirigeable, l'aéronat Lebaudy, a exécuté, jeudi dernier, sa première sortie à la corde.

♣ ♣ ♣

Le port d'attache du nouvel appareil se trouve à Moissan (Seine-et-Oise), à quelques kilomètres de la gare de Bonnières. Là, dans une plaine où n'apparaissent ni fils télégraphiques, ni voie ferrée, ni bouquets d'arbres, s'élève le hangar abritant le « dirigeable » que MM. Pierre et Paul Lebaudy firent établir d'après les plans de M. don Simoni.

La particularité principale de l'aéronat Lebaudy consiste en un châssis en tubes d'acier, recouvert de soie, s'appliquant exactement, au moyen d'agrafes à la partie inférieure plate de l'enveloppe, affectant donc une certaine ressemblance avec la carapace d'une tortue. Ce châssis, naturellement rigide, doit transformer l'appareil en aéroplane dans le cas de descente précipitée. Il parait même que cette innovation annihilera les mouvements de tangage.



La sortie du hangar.

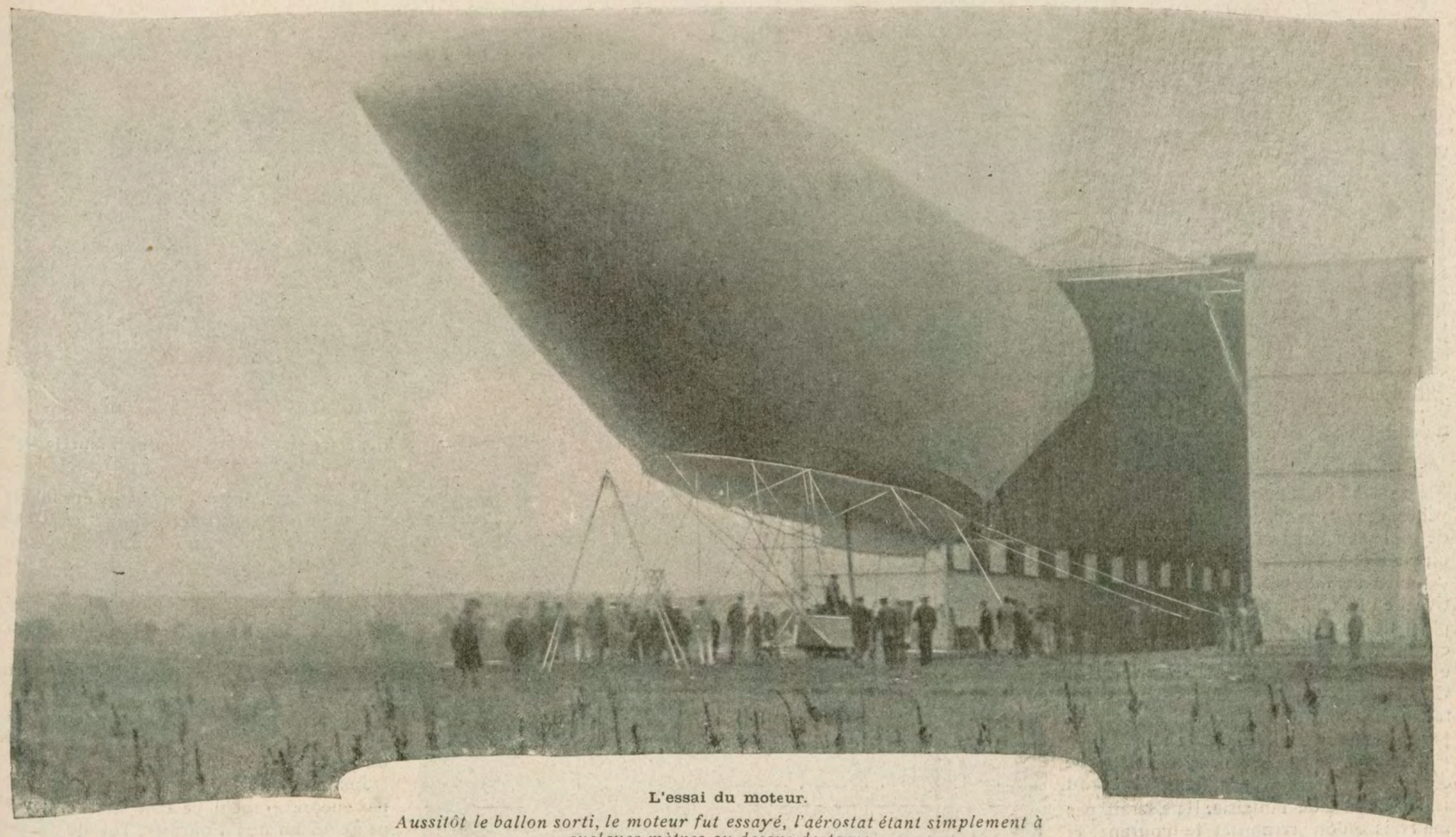
Le nouveau dirigeable de M. Lebaudy a fait ses premiers essais à la corde il y a quelques jours. Ce ballon a été construit par M. Surcouf, en tissu jaune de chrôme, fabriqué par la Continental Caoutchouc et Gutta-Percha Cie.

A babord et à tribord du bâti métallique se trouvent deux hélices de 3 mètres de diamètre, accomplissant 900 tours à la minute, soit la vitesse du moteur Daimler de 40 chevaux. Les hélices sont commandées par des cônes de friction pouvant se déplacer dans tous les sens.

Longueur du châssis, 24 mètres en comprenant le gouvernail ; largeur, 6 mètres. Il supporte, au moyen d'un système de suspension indéformable, une nacelle fusiforme de 9 mètres de longueur, sur 1m,60 de largeur et 80 centimètres de hauteur.

L'enveloppe jauge 2580 mètres cubes ; longueur : 59 mètres ; diamètre : 11 mètres. Elle se compose de deux épaisseurs de coton, entre lesquelles se trouve une feuille de caoutchouc, et a reçu plusieurs couches d'une substance spéciale appelée « ballonine » destinée à empêcher l'altération par l'air de la feuille intérieure que protège, d'autre part, contre la lumière, la couleur jaune de chrome dont le tissu, à l'extérieur, est complètement recouvert. Poids par mètre carré : 330 grammes ; résistance par mètre carré : 1700 kilos. Le degré de perméabilité enregistré a accusé une perte insignifiante d'un sixième de litre d'hydrogène pur par mètre carré de surface et par vingt-quatre heures.

L'agent imperméable pouvant s'allonger plus que l'agent résistant, on évite ainsi, paraît-il, les craquelés, les fendillements se produisant toujours dans les étoffes vernies à l'huile de lin, parce que l'enduit ne peut supporter sans inconvénient l'allongement



L'essai du moteur.

Aussitôt le ballon sorti, le moteur fut essayé, l'aérostat étant simplement à quelques mètres au-dessus de terre.

inévitable dans les aérostats à pression intérieure, du tissu. L'enveloppe a été construite par M. Surcouf, dans ses ateliers de Billancourt ; la partie mécanique, par l'usine Clément.

L'aéronat Lebaudy a donc exécuté sa première sortie, retardée, tout d'abord par une bourrasque survenue en mars dernier et qui maltraita fort le hangar ; puis, tout à la fin des travaux, par des réparations urgentes à apporter au carter du moteur. Ainsi que nous l'avons dit plus haut, l'excursion s'effectua, prudemment et sagement, à la corde. Ce n'est, en effet, que par une série logique d'essais que l'on peut acquérir l'expérience indispensable à l'ascension libre d'un ballon automobile, et voici pourquoi l'avance de Santos-Dumont, sur tous les aéronautes, est immense.

A ce sujet, M. Louis Pillet — l'un des émules du célèbre aéronaute — qui construit actuellement un aéronat en collaboration avec M. Robert, nous disait dernièrement, avec raison :

— Des catastrophes comme celles que nous déplorons cette année, n'ont rien à voir avec la possibilité de résolution du problème lui-même. On peut résumer, dans les deux cas, les causes réelles des accidents : chez Severo, également chez de Bradsky, capacités incomplètes au point de vue aérostation. Conclusion : Effarement au départ, crainte de rester trop bas, jets de lest. — Absence du ballonnet compensateur : ballottement du gaz refoulé sur l'avant, occasionnant une tension exagérée des suspentes déroulées par glissement. Dans le cas du *Pax*, formation et inflammation d'un mélange détonnant. — Dans l'un et l'autre cas, construction mécanique défectueuse.

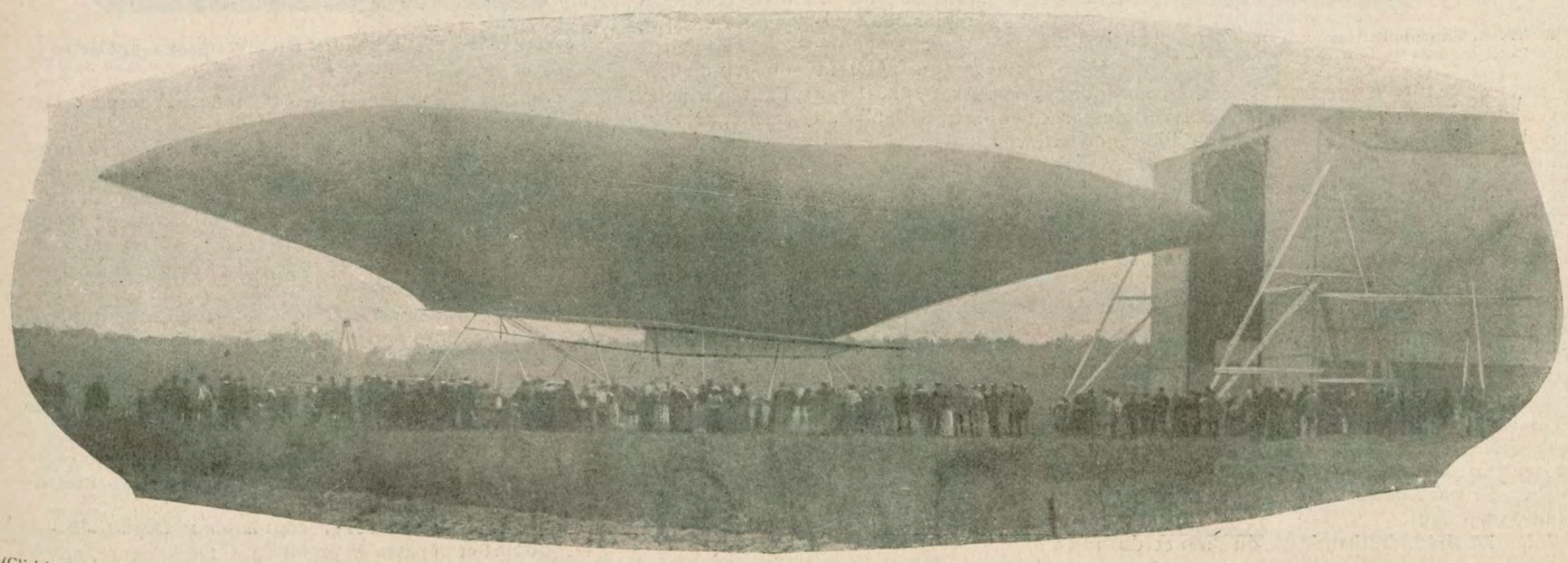
— Robert et moi, ajoutait M. Pillet, estimons qu'il est indispensable d'exécuter à la corde les premiers essais à 10 mètres du sol au plus. Cette hauteur suffit largement pour donner une idée exacte de la puissance de dirigeabilité d'un système. Ce n'est qu'après plusieurs ascensions méthodiques, en suivant un programme tracé à l'avance et dont nous ne nous écarterons sous aucun prétexte, que nous atteindrons les altitudes plus élevées. Aussi, avons-nous la ferme conviction que notre appareil ne nous conduira pas à une catastrophe, et espérons plutôt faire progresser la science aérienne. »

Voici, n'est-ce pas ? des paroles sensées qu'il était intéressant de reproduire. Au reste, nous parlerons spécialement, lorsque le moment sera venu, de l'aéronat Pillet et Robert.

Revenons à l'aéronat Lebaudy et à ses débuts. Il n'est guère possible de donner une appréciation quelconque sur le «dirigeable» qui vient de naître et n'a encore fait que ses tout premiers pas, encore bien hésitants. Ses prochaines expériences auront lieu au-dessus de la Seine — le fleuve passe à proximité du hangar — l'appareil étant muni du stabilisateur Hervé, et monté par MM. Surcouf, l'ingénieur Julliot, directeur des établissements Lebaudy et un mécanicien.

Il est regrettable que l'aéronat n'ait pu être engagé pour le prix Santos-Dumont, de 4000 francs, réservé, suivant le règlement, à l'aéronaute, membre de l'Aéro-Club, qui, du 1er mai au 31 octobre, partant du parc de Saint-Cloud, doublera la tour Eiffel, et reviendra au point de départ au bout d'un temps quelconque, sans avoir touché terre, et par les seuls moyens du bord. Ce prix sera couru jusqu'à ce que son programme soit exécuté. On s'inscrit au secrétariat de l'Aéro-Club, 48, rue du Colisée. Le droit d'inscription est de 20 francs.

François Peyrey.



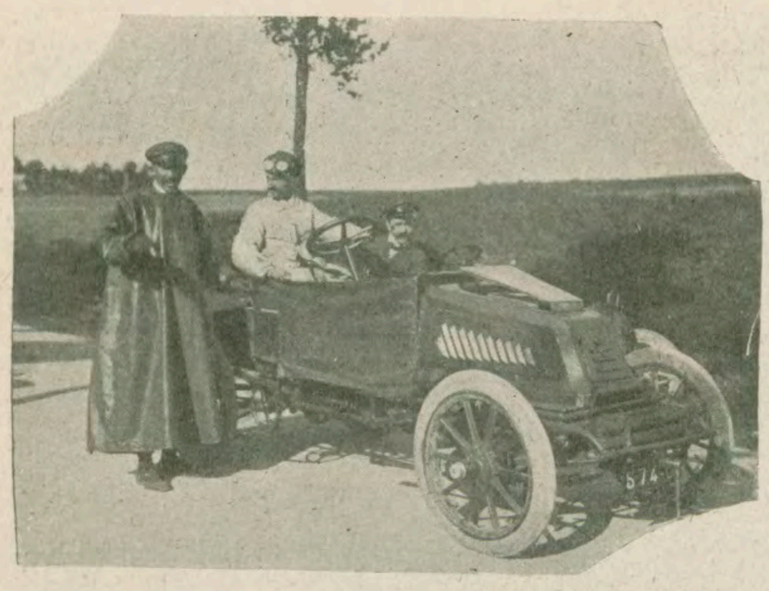
(Clichés Branger-Do é.)

Le dirigeable de M. Lebaudy, vu de côté.

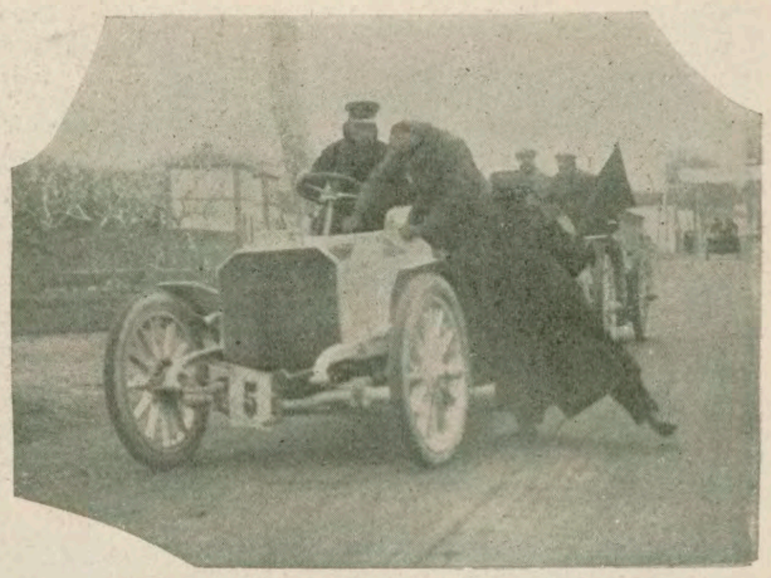
Cette photographie marque très nettement la forme essentiellement dirigeable du nouveau ballon, dont les premiers essais ont été satisfaisants.

Le 100 à l'Heure Authentique

Le 100 à l'heure en automobile semble être devenu chose très courante. Il n'est pour ainsi dire pas de chauffeur qui, si on le presse un peu, ne raconte de la meilleure foi du monde qu'il a marché à 100 à l'heure, voire même à 120. Quelques-uns sans être du Midi pourtant vont très sérieusement jusqu'à 150. Il est vrai qu'ils disent aussitôt que cela descendait un peu. Qu'y a-t-il de vrai dans ces affirmations?



Rigolly, sur sa voiture légère, couvre le kilomètre en 34 s. 3/5.



Degrais fait le kilomètre en 35 s. 3/5, dépassant ainsi le 100 à l'heure.

Les derniers temps de Deauville où le chronomètre accusa du 136 à l'heure achevèrent de troubler les cervelles, et vous rencontrez aujourd'hui des maisons de sportmen qui très sérieusement vous affirment que le 150 à l'heure est la vitesse de demain.

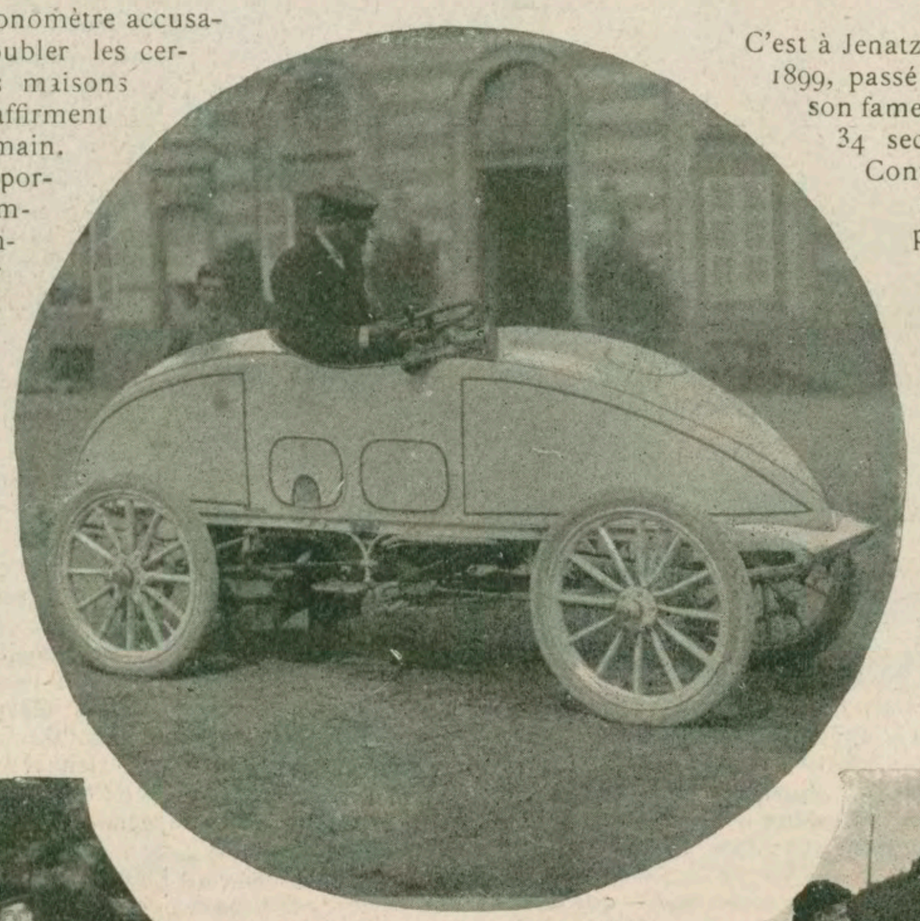
La dernière décision de la Commission Sportive de l'A. C. F. annulant purement et simplement les temps de Deauville va commencer peut-être, il faut l'espérer, par boucler quelque peu ces enthousiasmes gênants. Car, lorsque vous faites aujourd'hui constater scientifiquement du 120 à l'heure, personne ne se dérange même plus.

Or, il y a du 100 à l'heure authentique comme du Bordeaux authentique et du 100 à l'heure de fantaisie. Il ne serait pas mauvais qu'on remontât le courant et qu'on mît bien dans l'esprit du public que le 100 à l'heure authentique est une vitesse absolument exceptionnelle qu'une vingtaine de véhicules à peine ont soutenue et que le 120 à l'heure est si rare qu'on ne compte que *quatre personnes*, pas une de plus, pas une de moins, et trois types de voitures qui puissent se parer de ce titre d'une façon scientifique et indiscutable. Avec eux, il y a des certitudes morales. Il est moralement certain par exemple que Rigal a fait plus de 120 à l'heure à Deauville, et que Pierre de Crawhz qui a fait 100 kilomètres en une heure trois a monté à plus de 100 à l'heure, mais nous parlons du parchemin authentique cette fois, et il y a juste quatre personnes qui y ont droit. Encore, le parchemin de l'une ne lui sera pas décerné, le terrain sur lequel fut faite la performance n'étant pas rigoureusement en plan.

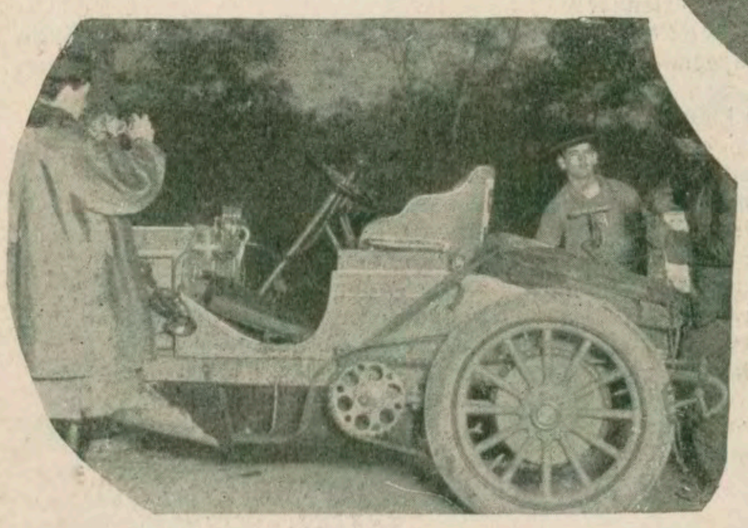
Je suis certain que tout le monde va être étonné de cette histoire du 100 à l'heure authentique. On croit trop vite à ce que peut l'automobile. Les merveilles qu'elle a déjà faites emballent trop vite les gens les plus froids. Il n'est pas sans intérêt que cet article-régulateur vienne mettre les choses au point. Mieux vaut baisser d'un cran notre enthousiasme que de le refuser à ceux qui le méritent et auquel son interdisait tout espoir par avance en leur montant le but à atteindre trop haut.

Voici l'histoire authentique du 100 et du 120 à l'heure.

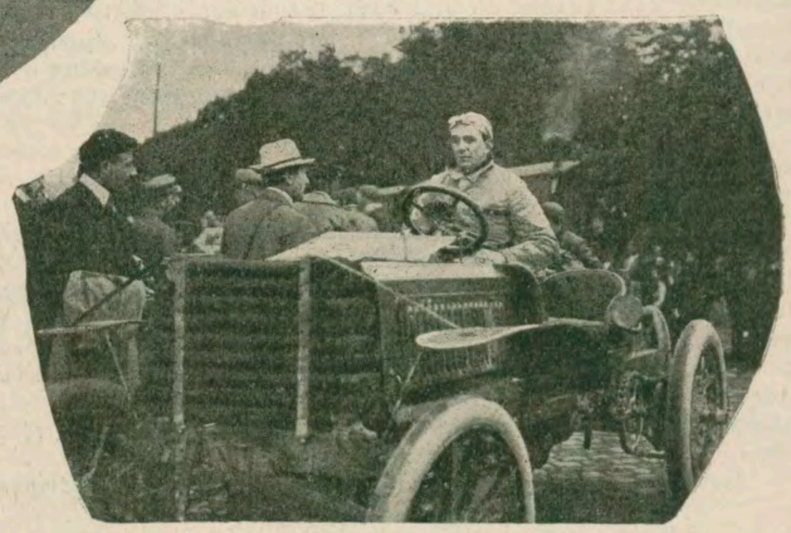
Nous ajouterons qu'elle n'a jamais été contée.



Serpollet, sur son Œuf de Pâques, a vapeur, dépasse pour la première fois les 120 kilomètres à l'heure et fait le kilomètre en 29 s. 4/5.



M. W. K. Vanderbilt junior, à bord d'une grosse voiture couvre le kilomètre en 29 s. 3/5.



Jarrot, sur sa grosse voiture, fait à Welbeck le kilomètre en 28 s. 4/5.

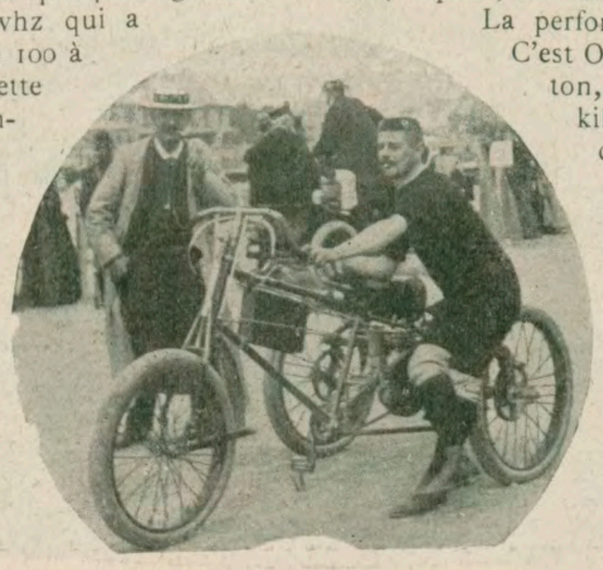
C'est à Jenatzy que revient l'honneur d'avoir, en fin de 1899, passé le premier le cap des 100 kilomètres. Dans son fameux duel avec Chasseloup-Laubat il atteignit 34 secondes sur la voiture électrique Jamais-Contente, soit le 105 à l'heure.

Et plus d'un an se passa sans que ce temps, prodigieux pour l'époque, fût dépassé ou même atteint.

C'est à Serpollet qu'était réservé ce sort heureux, et c'est en avril 1901, à Nice, sur le ciment, qu'il fit faire à la vapeur le temps de 35 s. 4/5, soit juste un peu plus de 100 à l'heure.

Jusqu'ici, le véhicule à essence n'avait pas encore franchi ce cap fatal et il y a peine un an que Fournier, roi de la vitesse cette année-là, couvre à Coney-Island le mille en 57 secondes, ce qui donne le kilomètre en 33 secondes. C'est avec la Mors Paris-Berlin qu'il plaça ainsi le pétrole en tête, et il y a un an, il y avait en tout et pour tout trois hommes qui ont fait du 100 à l'heure authentique, juste comme il y en a trois qui, à cette heure, ont fait du 120. Ils représentent d'ailleurs trois véhicules et trois modes d'énergie : électricité, vapeur, moteur à explosion.

La performance de Fournier n'avait pas été faite chez nous. C'est Osmont qui, en novembre, sur motocycle de Dion-Bouton, atteint le premier chez nous les 36 secondes fatales du kilomètre. Son duel avec Rigal sur son moteur Buchet commence, et Rigal garde l'avantage en faisant 33 secondes juste, ce qui égale le temps de Fournier. Nous sommes en février.



Osmont, sur son motocycle, fait successivement le kilomètre en 36 s. puis en 33 s.

Nice voit le premier 120 à l'heure authentique et cette matinée reste d'ailleurs historique dans l'histoire de la vitesse. Osmont à motocycle égale le record de Rigal en 33 secondes et Baras sur sa voiture légère Darracq dépasse les 100 kilomètres de justesse, de même que Degrais sur Mercédès et Jenatzy sur sa voiture. Les nouveaux véhicules de 650 à 1 000 kilos sont classés eux aussi dans cette infernale chasse à la vitesse.

Enfin Serpollet sur son fameux Œuf-de-Pâques atteint et dépasse le premier les 120 à l'heure, nouvel idéal de vitesse, le kilomètre à la dernière minute.

Dès lors, les tentatives se multiplient, mais si beau.

coup dépassent le 100 à l'heure, trois noms nouveaux vont seuls s'ajouter à la liste du 120.

Ce sont ceux du baron de Caters, qui sur sa voiture Mors Paris-Vienne égale le temps de Serpollet et de M. W. K. Vanderbilt junior, le fameux milliardaire américain, actuel détenteur du record qui arrive à 29 s. 2/5 sur voiture Mors lui aussi.

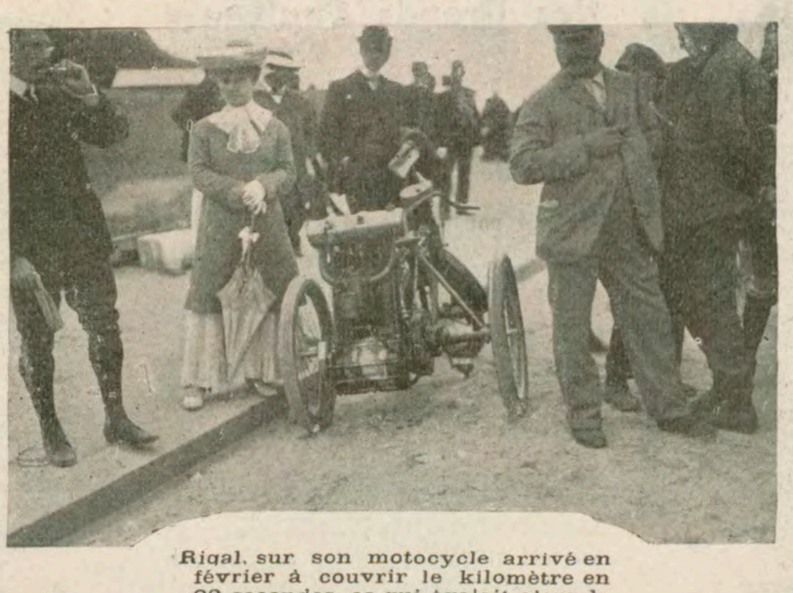
Seul, Jarrott à Welbeck, sur sa Panhard arrive à dépasser cette vitesse officielle, mais sur un terrain en pente légère quoique du reste fort dur. Il fait 28 s. 4/5. Et c'est tout.

Résumons-nous. Voici la liste des héros du 100 à l'heure authentique.

Jenatzy fait en 1899 le kilomètre en 34 secondes sur la Jamais-Contente. Premier 100 à l'heure. — Serpollet fait à Nice en 1901, le kilomètre en 35 secondes sur sa première voiture grise. — Fournier fait à New-York, en août 1901, le mille en 57 secondes sur grosse voiture. Temps du kilomètre, 33 secondes. — Osmont fait à motocycle le kilomètre en 36 secondes. — Rigal le fait en 33 secondes en février. — Osmont à Nice, fait le kilomètre à motocycle en 33 secondes. — Serpollet fait à Nice, le kilomètre en 29 s. 4/5, premier 120 à l'heure. — Barras, en voiture légère Darracq, fait 35 s. 2/5. — Degrais en voiture Mercédès, fait 35 s. 3/5. — Rolls, sur Mors, 1901 fait 32 secondes. — Rigolly, sur voiture légère Gobron fait 34 s. 3/5. — Vanderbilt, sur Mercédès, fait 33 secondes. — De Caters, sur Mors, fait 29 s. 4/5. — Vanderbilt sur Mors, fait 29 s. 2/5, (record officiel actuel). — Jarrott, sur Panhard, fait 28 s. 4/5 (record non homologué à cause du terrain, mais officiel comme temps).

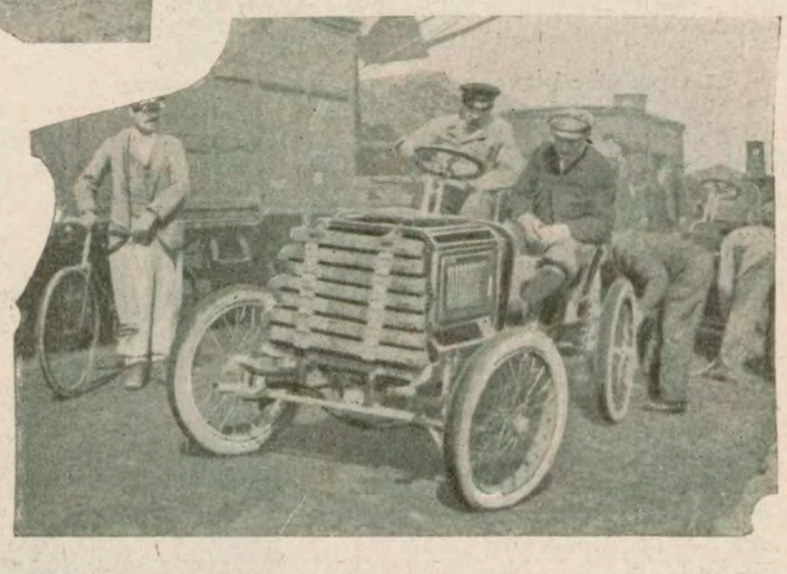
C'est là la liste classique. Tout le reste, comme dit le poète, est littérature!

GEORGES PRADE.



Rigal, sur son motocycle arrivé en février à couvrir le kilomètre en 33 secondes, ce qui égalait alors le temps fait par Fournier sur sa grosse voiture.

Serpollet, le premier arrivé à dépasser le 100 à l'heure en faisant à Nice (avril 1901) 35 s. 4/5.



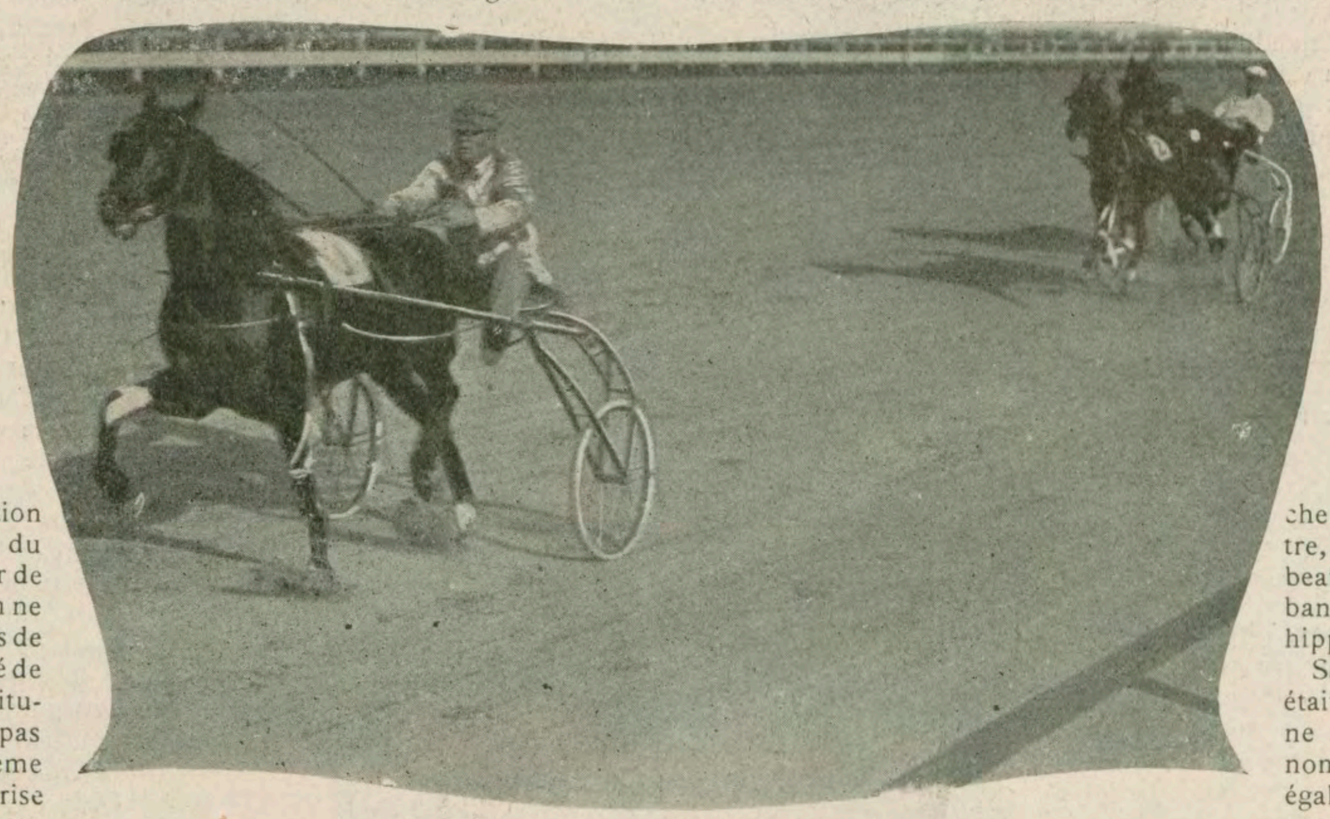
Barras, sur sa voiture légère couvre 1 kilomètre en 35 s. 2/5

Chevaux de Courses Aveugles

Nous avons reçu d'un de nos correspondants d'Amérique, la très curieuse photographie d'un cheval trotteur aveugle! Cela ne l'empêche point, du reste, de gagner nombre de courses. Le fait d'un cheval aveugle faisant régulièrement son service n'est point rare, cependant, il n'est pas à notre connaissance, d'exemple en France d'un cheval de courses aveugle.

✣ ✣ ✣

LE sport hippique en Amérique ne ressemble au sport hippique du continent que par certains côtés. Si, en France, en Angleterre, en Autriche, en Allemagne, en Russie même, des sociétés de courses se sont créées pour encourager et améliorer les différentes races chevalines, en Amérique, les courses aussi bien au trot qu'au galop ne semblent être qu'une distraction et un prétexte à jeu. C'est du moins ce qui paraît ressortir de ce que nous en savons: on ne cite guère de fameux étalons de pur sang, nés de l'autre côté de l'Atlantique, bien que l'institution des courses ne soit pas récente; c'est que le système d'entraînement américain brise vite les chevaux les meilleurs; on fait courir les poulains avant deux ans, on les soumet à de très dures épreuves, rien d'étonnant à ce que, à six ou sept ans, l'animal ne soit très peu apte à faire un bon étalon; d'autre part, les entraîneurs américains ont assez souvent l'habitude de faire absorber à leurs chevaux pour leur « donner du cœur » des drogues spéciales; on peut le constater, même en France, par l'odeur infecte que dégage le crottin de certains chevaux entraînés suivant la méthode américaine; ces « drogues » agissent certainement sur la constitution des animaux. Et puis, nous voyons sur le turf américain des chevaux aveugles, qu'on ne voudrait jamais faire paraître sur un hippodrome français. Si la cécité d'un cheval est la suite d'un accident il n'y a qu'un demi-mal; et l'étalon américain Glengoë a pu donner des produits assez convenables. Mais la cécité chez les chevaux provient presque toujours d'une maladie, fluxion périodique — qui en constitue un vice rédhibitoire — cataracte ou amaurose, vulgairement appelée goutte sereine. Par contre, les chevaux borgnes ayant paru sur nos pistes, principalement sur celles d'obstacles, sont assez nombreux; tous les entraîneurs ou jockeys en ont connu ou monté. Je citerai Nell Guyn, qui eut un œil crevé à Colombes par une pierre lancée de la pelouse en 1893. Nell Guyn n'était pas particulièrement visée, mais son propriétaire et jockey, M. Boucher; ce fut la pauvre bête qui reçut le projectile! Cette pauvre Nell Guyn, du reste, devait finir tristement; devenue la propriété de M. Barbaud, un grand boucher hippophagique de Paris, elle se brisa le paturon un dimanche à Vincennes. Il fallut l'abattre, et Nell Guyn fut servie en beafsteak le lendemain, à un banquet donné par la Société hippophagique de France!



***Rythmic*, étalon trotteur aveugle**

Cette photographie comme on peut le remarquer fait admirablement ressortir l'allure des trotteurs.

Saint-Gervais, à M. Dervillé était également borgne, ce qui ne l'empêcha pas de gagner nombre de courses. Borgnes également, Montrésor qui fut un excellent steeple-chaser, à M. le vicomte de Buisseret, Lhéris, Espoir, et tant d'autres.

Lion, à M. Derville, était borgne sans l'être: en effet, ce cheval se dérobait toujours à gauche: pour lui faire perdre cette mauvaise habitude, son entraîneur lui fit confectionner une œillère convexe qui l'empêchait de voir à gauche et de se dérober. Il y a seize ou dix-huit ans, à Achères, Batchelor alors jockey, aujourd'hui entraîneur, fit, montant Lion, une chute terrible.

A ma connaissance, il n'y a pas de chevaux aveugles courant ou ayant couru en France, du reste, tous les entraîneurs se refuseraient à travailler un pareil éclopé. Les Américains ont moins de scrupules.

P. M.

Nos Grands Équipages

L'Équipage Chambray

au Marquis de CHAMBRAY

2 000 cerfs pris par le même Maître d'Équipage

Le premier piqueur de l'équipage de Chambray.

Le marquis de Chambray, maître d'équipage.

Parmi les nombreux équipages qui chassent en Normandie, celui du marquis de Chambray, dont la résidence est au château de Chambray par Damville (Eure), est certainement le meilleur; la saison cynégétique ne se passera pas sans que le vaillant veneur n'inscrive à son livre de chasse de nombreuses et belles prises. Il mérite donc une place d'honneur dans notre Galerie des Veneurs. *C'est à l'occasion du 2 000e cerf, pris par le même équipage, fait unique dans les annales de la vénerie française, que nous allons dire à nos lecteurs ce qu'est l'équipage de Chambray.*

C'est un vrai veneur de la vieille race que le marquis de Chambray dont l'équipage, célèbre dans les annales de la vénerie, chasse depuis cinquante-cinq ans dans les forêts d'Evreux, Breteuil, La Ferté-Vidame, Senonches, Longny, du Perche, de la Trappe, d'Ecouves, de Champrond, de Montecot, etc., etc. La saison dernière, il a pris 56 cerfs, ce qui porte le total de ses prises à 1 950 cerfs.

Il y a quelques années — en 1884 — l'équipage de Chambray par une fête superbe, véritable apothéose de la vénerie, dont le souvenir est encore vivant chez tous les disciples de saint Hubert qui eurent l'heur d'y assister, célébrait la prise de son millième cerf. La chasse se termina par un « bat-l'eau » dans l'étang de la Benette (en forêt de Senonches), et ce fut M. Léon de Dorlodot qui eut l'honneur d'aller en bateau daguer l'animal. Plus de deux mille personnes se pressaient autour de l'étang pour assister à cet hallali. Pour d'aucuns, le bat-l'eau est un spectacle peut-être moins grandiose qu'un hallali courant précédé des abois sur terre ; cependant, lorsque le site est pittoresque, comme il arrive fréquemment dans les forêts de Normandie, le cerf nageant avec les chiens à sa suite, les veneurs échelonnés sur la rive, le bateau portant le premier piqueur et le maître d'équipage, tout cet ensemble forme un tableau des plus jolis et en même temps des plus impressionnants.

Un dix cors aux abois « casse la noisette »
c'est-à-dire claque des dents en s'apprêtant à foncer sur les chiens.

Le comte Ogier d'Ivry, qui fut un bon poète en même temps qu'un brillant officier de cavalerie et un veneur passionné, célébra cette prise par des strophes brillantes :

On en a bien pris mille! on en prendra le double.
La voie est chaude et de bon temps,
Sans défauts, sans hasards, sans prolonge et sans [trouble
Et sans que ça traîne longtemps !

Il fut bon prophète, le brave d'Ivry ; ces jours derniers, l'équipage vient de sonner l'hallali de son 2 000e cerf ! Une quatrième tête attaquée en basse forêt de Senonches a été noyée dans l'étang de Beauchiôts, forêt de la Ferté-Vidame après trois quarts d'heure de chasse. La prise de 2000 cerfs par le même équipage est un fait sans précédent dans les annales de la vénerie, d'autant plus que ces prises ont été faites par le même maître d'équipage et dirigées par deux piqueurs seulement.

Un relai en forêt.
Les piqueurs s'apprêtent à découpler les chiens.

Il n'est peut-être pas d'équipage en France qui soit aussi suivi que celui du marquis de Chambray ; le nombre des veneurs ayant le « bouton » est très considérable : la plupart des veneurs normands tiennent à honneur de faire partie de cet équipage si justement réputé, et nombreux sont ceux qui le suivent dans ses fréquents déplacements.

Ce qui prouve bien l'excellence de la meute du marquis de Chambray, c'est le système adopté par lui d'acquérir le droit de prise d'un certain nombre d'animaux dans plusieurs forêts de la région, où il se transporte successivement. Entre temps, la meute rentre au chenil de Chambray qui est un modèle de confort, et où les braves animaux se viennent reposer de leurs exploits. La meute se compose d'une cinquantaine de chiens chassant, très gorgés, très collés à la voie et surtout très chasseurs ; quelques-uns sont entièrement blancs. Ce sont des Normands presque purs, fort bien conformés, à poil ras, la tête sèche et carrée, le front large, l'oreille longue: ces chiens descendent des anciens chiens blancs du Roi ; ils ont, en effet, pour ancêtre commun un bel étalon normand, *Cajolant*, qui provenait de l'ancienne vénerie royale ; le marquis de Chambray l'avait trouvé chez un ancien garde de la forêt de Breteuil, et par une sélection raisonnée et un choix très judicieux des lices, il a réussi a reconstituer la race dans presque toute sa pureté. Il est rare de voir un pareil équipage composé ainsi exclusivement de chiens français ; nombre de veneurs ont, en effet, infusé du sang anglais, ou même composé leurs meutes exclusivement de chien anglais, plus vites certes, mais n'ayant pas cette voix superbe de nos chiens français, cette belle musique, si agréable à entendre dans les grandes forêts quand le laisser-courre est bien conduit.

Les couleurs de l'équipage du marquis de Chambray sont : habit vert, parements noirs, gilet velours grenat, culotte brune, bouton de bronze portant un huchet, un fouet et un couteau entrelacés.

L'équipage est servi par un piqueur et quatre valets de chiens. Le marquis de Chambray ne se contente pas de courre le cerf; il est lieutenant de louveterie dans l'Orne et dans l'Eure.

Parmi les veneurs qui suivent le plus fréquemment, outre le maître d'équipage, nous citerons : MM. le marquis de Boury, de Cernay, Morgon, Roger Laurent, à l'obligeance duquel nous devons la plupart des photographies que nous publions aujourd'hui ; de Gasté, Sargenton, commandant Berthier, comte Le Marois, comte Gicquel des Touches, comte de Thoury, de Beauregard, de Lestanville, A. Bordeaux, J. Delapalme, R. de Belleville, vicomte et baron de Chambray, M. et Mme Blache, comte P. d'Aubigny d'Assy, M. et Mme Armand Bapst, baron de la Touanne, comte et comtesse d'Amilly, F. Beau, et de nombreux officiers des garnisons voisines des rendez-vous de chasse.

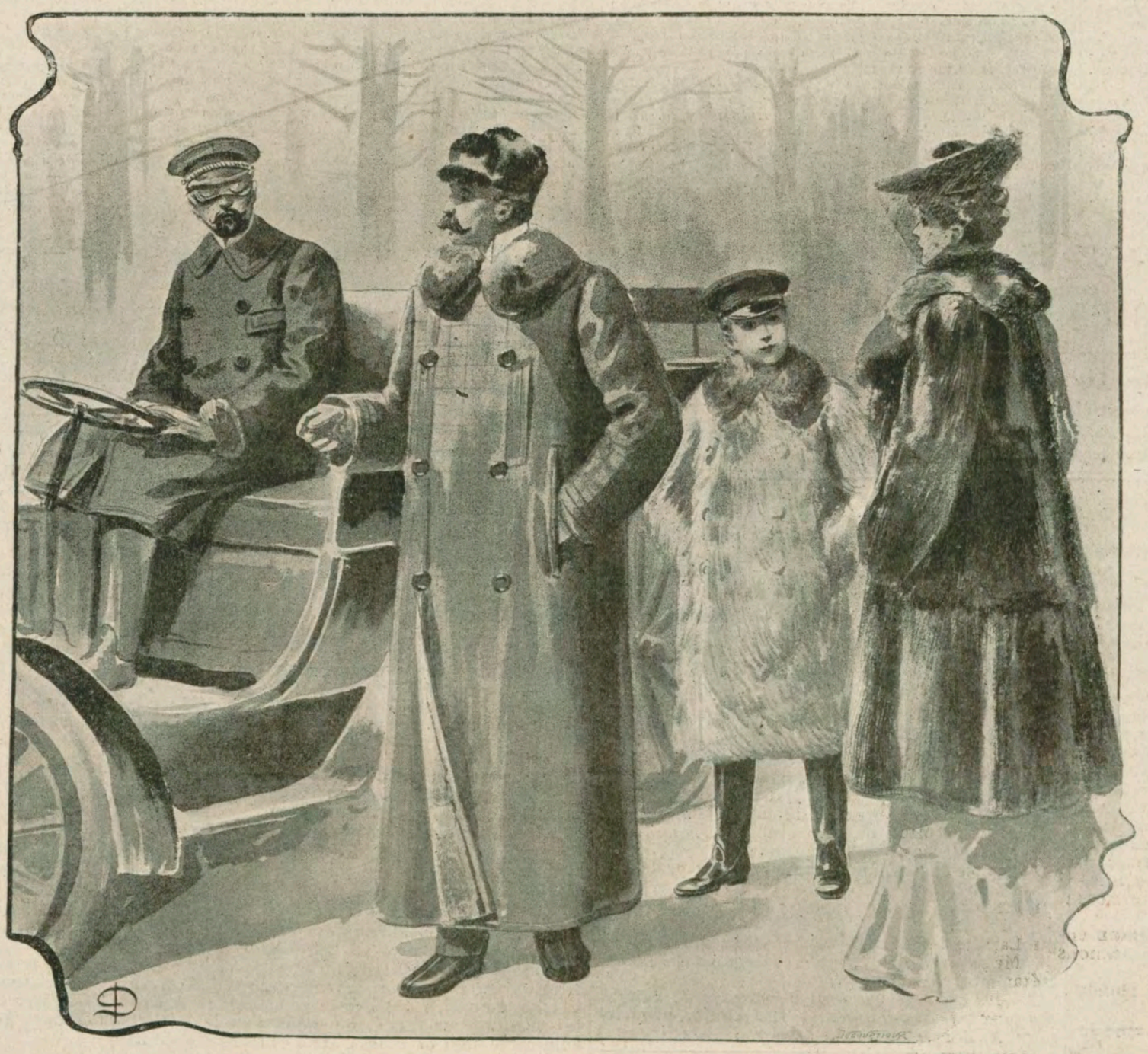
Les laisser-courre de l'équipage de Chambray n'ont peut-être pas le caractère très brillant et mondain des réunions de Rambouillet, de Compiègne ou de Fontainebleau ; la devise du marquis est « Tout pour la vénerie » aucune préoccupation ne saurait le distraire de son sport favori ; ses invités ne s'en plaignent pas, et chaque fois que le marquis de Chambray fait l'honneur du « bouton » à un veneur, celui-ci devient un des fidèles de l'équipage.

Le vieux Veneur.

BELLE JARDINIÈRE

2, rue du Pont-Neuf, Paris — Entrée Nouvelle, 4, rue Boucher

La plus Grande Maison de Vêtements du Monde entier



SPÉCIALITÉ

de Vêtements et Accessoires pour l'Automobile

ENVOI FRANCO DU CATALOGUE SPÉCIAL SUR DEMANDE

Seules Succursales : PARIS, 1, place Clichy, LYON, MARSEILLE, BORDEAUX, NANTES, ANGERS, LILLE, SAINTES

LOC-NOTES

HIPPISME

JOCKEYS. — Dans mon article sur les américains paru le 25 octobre, j'ai dit que Reiff avait été tirée par Milton Henry, le Grand Prix ». Il est inutile d'ajouter hui que j'ai voulu parler de *la journée d Prix*, et non du Grand Prix lui-même. ait également qu'on s'est ému des lignes sous les photographies de Reiff et Milton ces lignes ne venaient que souligner la e texte imprimée en italique en tête de dans lequel nous expliquions que les e l'exclusion des champs de course de ces keys, étaient d'après les ON DIT, le tirage reley et de *Saint-Saulge*. Il ne s'agissait que de ces ON DIT.

le mes lecteurs qui me font l'honneur de es articles, ont pu se rendre compte que porte aucune passion ni aucun parti pris, *Vie au Grand Air* reste toujours en dehors tion de jeu et de pronostics, pour ne que de sport pur.

i donc tout le premier heureux d'apprendre leux excellents jockeys M. Henry et J. Reiff se justifier, et s'ils reparaissent un jour hippodromes, je ne serai pas le dernier à r à leurs victoires. PAUL MÉGNIN.

IBRIDGESHIRE HANDICAP. — Mercredi dernier e à Newmarket, la grande épreuve d'automne anglaise, geshire handicap, qui a présenté cette année un caractional ; sur les 24 chevaux qui se sont rangés sous u starter ; deux étaient français et un américain.

était superbe et l'assistance nombreuse et élégante. Le terre et le prince de Danemark assistaient à la réui les sportmen français : MM. le comte de Berteux, e Bresson, Ephrussi, Gadola, etc.

s représentants de l'élevage français. Nabot par au comte de Bresson, et Alençon, à M. Ephrussi, rès bien comportés. Ils sont arrivés troisième ne : Nabot, monté par le petit Thompson, a mené plus grande partie du parcours et il n'a fléchi que dans s 50 mètres ; il est cependant revenu sur le poteau s chevaux de tête et a fini à une tête du second, ou. Le vainqueur a été Ballantrac par Ayrshire et Abeijaine, au propriétaire américain M. Whitney, il était monté par Watts.

First Principal qui est venu disputer à Longchamps le Prix du Conseil municipal, a fini sixième. Pistol, que nous avons vu également dans notre grand Prix d'Automne, a terminé dans les derniers.

A l'issue de la course, le comte de Bresson a vendu 60.000 fr. le fils de Le Sancy à sir Blundell Maple.

LES PRIX DU MINISTÈRE POUR LES ANGLO-ARABES, A MONT-DE-MARSAN. — Ce fut dimanche 19 octobre que se coururent ces deux importantes épreuves pour anglo-arabes à Mont-de-Marsan, alternativement avec Tarbes, Toulouse et Pau.

Ces deux prix ont été gagnés par l'écurie Guestier-Aunac de Sabattier ; le premier prix du Ministère, réservé aux 25 p. 100, est revenu à *Tutican* battant *Nadir* à M. Zafiropoulo. La commission des Haras Chambry-de Saunhac-Quinchez n'a pas exercé son droit d'achat dans cette catégorie dont les deux premiers étaient de robe grise.

FINETTE
Jument de pur-sang anglo-arabe, mère de Cadi et Fongrave tous deux fils de Prisme.

Dans le *Deuxième prix du Ministère*, 12 500 fr., 23 00 mètres, ont couru : *Fongrave*, par Prisme, et Finette, par Karagheus Sogtzico, Barbier, Cœur-Sacré, etc.

C'est *Fongrave* qui a été le vainqueur et que la commission a acheté séance tenante 20 000 francs pour la remonte de nos haras nationaux.

Fongrave est un colosse d'anglo-arabe ayant le poids d'un carossier normand, avec de belles aptitudes pour la course et l'étalonat ; il convient de féliciter la commission de son achat. — Le temps gris ne nous a pas permis de prendre une bonne photographie de Fongrave, mais nous pouvons donner à nos lecteurs, en attendant mieux, celle de sa mère *Finette* qui doit ajouter à son titre de gloire d'avoir fait Fongrave, celui d'avoir fait l'année dernière le vainqueur du prix du ministère, Cadi, propre frère de Fongrave et aujourd'hui étalon au haras de Pau. La jument est tenue par M. Bellocq, l'habile éleveur de Pardies-Nay B. P., qui a fait naître il y a quarante ans environ un trotteur célèbre connu du monde entier et que la précédente génération a bien vu et applaudi : nous avons nommé *Zéthus*.

F. P.

NÉCROLOGIE

La mort de M. Buchet.

Le sympathique constructeur Buchet bien connu dans le monde de l'automobile, vient de mourir.

M. Buchet n'avait que quarante-deux ans.

Il adorait son métier. Depuis vingt-cinq ans il s'était exclusivement consacré à la mécanique. Alors qu'il n'était qu'apprenti, avec les quelques sous qu'il pouvait mettre de côté, il s'achetait des livres et étudiait.

D'abord apprenti à Nantes, il vint ensuite à Argenteuil où il étudia la machine à vapeur, puis il s'initia aux mystères de la petite mécanique.

Avec l'argent qu'il avait mis de côté, il s'établit alors à son compte, rue Saint-Jacques et exploita ses brevets d'appareils téléphoniques.

L'électricité le passionna et après s'être occupé de la poulie extensible, il construisit la fameuse culasse Buchet, le moteur à bielettes et à eau.

Ses affaires prospérèrent et de son usine de la rue Greffuhle sortirent bientôt des centaines de moteurs qui triomphèrent de tous les côtés, on peut même dire partout, car c'est avec son moteur que Santos-Dumont gagna le prix Deutsch: c'est encore son moteur qui triomphe dans de nombreuses courses de canots automobiles, puis ce furent les succès remportés par Rigal, Loste pilotant des motocyclettes, motocycles, voitures, munis du moteur Buchet.

Soixante ouvriers travaillaient chaque jour dans l'usine de M. Buchet qui, en vingt ans avait pu, de simple ouvrier devenir le constructeur universellement connu.

Et c'est à ce moment que la mort implacable l'enlève.

En cette douloureuse circonstance, nous adressons à Mme Buchet et aux deux enfants du regretté constructeur nos plus sincères sentiments de condoléances.

BILLARD

La plupart des amateurs de billard de Paris ont l'habitude de jouer dans les milieux spéciaux où ils rencontrent des adversaires de toute force. Cependant, plusieurs d'entre eux préfèrent pratiquer leur jeu favori dans leurs cercles qui, toujours, sont amplement pourvus d'excellents billards Brunswick entretenus avec un soin extrême.

Aussi plusieurs grands clubs s'offrent-ils le luxe d'un professeur de billard. A l'Union Artistique (Épatant) le regretté Dault, l'arbitre de tous les grands matches qui ont eu lieu à Paris dans ces dix dernières années, a enseigné pendant un quart de siècle. Décédé au mois d'avril dernier, il a été remplacé par Jouve, un solide et fort joueur. Mais celui-ci, désireux de travailler à son propre perfectionnement plutôt qu'à celui des autres, a préféré rentrer dans le cadre de combat et a abandonné l'Epatant pour l'Académie Grasset. Au Grand-Cercle (Ganaches), le professeur Leullier qui pendant longtemps, joua avec succès dans les matches, est le maître ès-billard. Son talent de joueur, sa connaissance extrêmement approfondie des théories les plus ardues du noble jeu, en font un professeur d'une rare compétence.

Rousselle enseigne le billard au Jockey depuis un an environ. D'une correction parfaite, il a tout ce qu'il faut pour réussir dans un cercle ; enthousiaste de son art, très bien doué comme exécutant, il a tout ce qu'il faut pour bien faire au billard.

A l'Automobile Club, c'est Planque qui enseigne. Planque est un cousin des Gibelin — il a donc de qui tenir pour être fort au billard — il figura longtemps à l'Académie du Grand-Café et s'était fait une spécialité des parties à la bande et aux trois bandes.

Tous ces professeurs ont chacun un noyau très important de bons élèves.

COUNT REDDEER.

LE BULLETIN DE MICHELIN

Soins à donner aux pneus qui ne roulent pas en hiver.

La mauvaise saison s'approche, et l'on ne verra bientôt plus, sur les routes, que les rares fanatiques de grand air et d'espace que rien n'effraie.

Il nous semble donc utile de rappeler aujourd'hui aux chauffeurs *les précautions à prendre pour le remisage de leur voiture et pour la bonne conservation de leurs pneus :*

Veillez d'abord à ce que le lieu où vous remiserez votre véhicule soit suffisamment sec pour que ses organes n'aient pas à en souffrir. Calez la voiture sous les essieux, de façon à isoler les roues. Cette précaution n'a pas seulement pour but de permettre le démontage des pneus, mais d'empêcher que les jantes ne soient en contact prolongé avec le sol ce qui ne tarderait pas à les rouiller.

Démontez entièrement vos pneus et vérifiez-les soigneusement : si vous constatez sur les enveloppes des coupures trop profondes, qui intéressent les toiles, sur les chambres à air des petites fissures, des parties râpées, des soudures qui tendent à se décoller, si les boulons de sécurité sont rouillés ou si leur entoilage est en mauvais état, n'hésitez pas à avoir recours à nous, et adressez-nous sans retard toutes les pièces dont l'état vous semblera un peu précaire.

Si, au contraire, vos enveloppes et chambres à air sont bien conservées, ou ne portent que d'insignifiantes éraflures, nettoyez-les soigneusement : placez les enveloppes dans un endroit obscur et frais, sans être humide, en ayant soin d'interposer entre elles et le sol, quelques planches, s'il s'agit d'un dallage, d'un ciment ou d'un sol en terre battue.

Les chambres à air devront être ensuite soigneusement essuyées et débarrassées du talc qui y adhère. Il faudra aussi sortir de leurs boîtes et de leurs sacs, les chambres de rechange, afin qu'elles ne fassent pas de faux plis. Puis, toutes les chambres seront légèrement gonflées et suspendues à l'abri de la lumière et des courants d'air, de préférence dans une armoire.

Ceci fait, il y aura lieu de vérifier, avec le plus grand soin, l'intérieur des jantes. Il y aura probablement un peu de rouille : il faudra l'enlever à la toile émeri, et passer ensuite une forte couche de vernis noir de carrossier à l'intérieur et à l'extérieur. Si vous remarquez qu'à certains endroits, vos jantes sont coupantes, il faudra en adoucir à la lime, les angles vifs et vernir ensuite.

Nous ne saurions trop insister sur la nécessité de suivre à la lettre les conseils que nous venons de donner. Leur exécution n'est ni longue ni difficile, et elle permettra aux chauffeurs de conserver intacts, pendant l'hiver, tous les éléments de leurs pneumatiques, et d'éviter ainsi, à la première sortie, la fatale et trop fréquente panne due à un défaut d'entretien des pneumatiques.

MICHELIN ET Cie.

BIBLIOGRAPHIE

Un roman sportif, **L'AMOUR A PÉTROLE**, par L. BESSE, que le comte de la Vaulx présente en une spirituelle préface. Rien ne manque au nouvel ouvrage pour obtenir un succès rapide.

L'action se déroule... en automobile, tout le temps captivante... On est bien capable de mettre des noms connus sur certains personnages qui jouent un rôle dans le livre... Roman à clé ou non *l'Amour à pétrole* plaira aux amateurs de plein air et de style délicat — aux gourmands d'émotions aussi.

Les illustrations sont signées Couturier, Murer, Dorville, Lourdey, Belon, etc.

Petites Annonces de la " Vie au Grand Air "

UN FRANC la ligne de 40 lettres

Toute fraction de ligne est comptée comme ligne entière.

passe pas de jour sans que nos lecteurs nous écrivent pour nous faire part des excellents résultats qu'ils ont obtenus en se servant de nos petites annonces.

URANCES SPORTIVES

ssurances Spéciales, 20, *Rue Taitbout, Paris.* Téléphone : 283-41.
rance contre les accidents, pour être bien st-à-dire pour donner à ceux qui la conpleine et entière garantie, doit être faite ucoup de soins, et demande le concours de tes rompus à la confection des contrats stituent cette garantie.
s'agisse d'assurances automobiles, de chevoitures, ou d'assurances individuelles, la ouscrite ne vaut que par les clauses y inslauses qui varient à l'infini suivant les cas.
ssurances Spéciales, 20, rue Taitbout, , se chargent de toutes les assurances en et tout particulièrement des assurances s pour lesquelles elles se sont spécialisées. les sportsmen qui voudront être bien assue pas payer des primes exagérées feront ien de s'adresser aux **Assurances Spé-** 20, rue Taitbout, Paris, qui leur donneront atisfactions.
emande, les **Assurances Spéciales** enlonner verbalement toutes les explications

donner rendez-vous, écrire ou téléphoner 1.

AUTOMOBILES

formation de motocycles à pétrole en urettes 2 places côte à côte. Débrayage 2 . Lamy, 160, rue Oberkampf, Paris. Télé-23.05. (6245)

alité de location d'**Automobiles**. Garage é **Bob-Walter**, 83 av. Grande-Armée. Té-3-50. Vente. Leçons. Achat. Atelier de répa-Plantard, contre-maître.

chauffeur, 28, rue Mogador, Paris, livre uite les nouveaux modèles *Gladiator*, *Re-le Dion*, etc. Grand choix de voitures d'occes premières marques telles que *Panhard-r*, *Renault*, *de Dion*, *Mors*. Toutes voitures et garanties. (6310)

Tonneau demont. 4 pl., mot. de Dion, circulation eau, 3 vit., marc., arr., régulat. échapp., état neuf, carr. de luxe, 3 200 fr. Ecr. Guillou, 52, r. St-Georges.

Grand Garage central, 4, rue Buffault (faubourg Montmartre). Téléphone 307-52. Voitures occasions :
1 Gladiator, 3 ch. 1/2 Aster, capote et glace.
1 de Dion, 3 ch. 1/2 E
1 de Dion, 4 ch. 1/2 G, capote.
1 Clément, 7 ch., tonneau.
1 Renault frères, 8 ch., 2 baquets et coffre-course.
1 Voiture moteur de Dion.
1 Darracq, 9 ch., tonneau bois naturel.
Decauville, 8 ch., tonneau, parfait état de marche.
1 Delaye, 6 ch. 1/2 tonneau état de neuf.
1 Prunel neuve, carrosserie de luxe, roues égales, pneus Michelin extra renforcés, nouveau radiat. Grouvelle-Arquenbourg.
1 Panhard, Paris-Dieppe, 7 ch. 3/4, état parfait de marche.
1 Limousine Lambert, moteur de Dion, 8 ch., état de neuf.
1 Landaulet Peugeot, 8 ch., carrosserie Labourdette.
Magnifique occasion, ayant roulé pour les essais, état complet de neuf.
Toutes ces voitures sont à prendre de suite à des prix très avantageux. — L. Jacquier, propriétaire A. Bory, directeur. (7005)

Transformation de motocyc. en voiturettes, genre Darracq, 2 pl. côte à côte, débr. 2 vitesses, pouvez faire transformation vous-mêmes en achetant châssis complet pour tri, 625 francs ; pour quadri 500. C'est le modèle le plus parfait. Photo 0 fr. 50. Artiguelongue, Dax (Landes).

CYCLES

Humber-Beeston, très bon état. Roulement parfait. 130 fr. — D'Ornellas, 83, boulev. de Courcelles.

Motocyclette Werner, mod. 1902, ayant peu roulé, à vendre 650 fr. pour cause de départ. — Henry Maurel, 3, cours Gourgue, Bordeaux.

Quadricycle, 3 ch. 1/2. Etat neuf, pouvant faire 45. Roue pour monter en tri. Offrir prix. F. Houtart. Denain.

DIVERS

Aux Chasseurs. — Spécialité. — Blouses pour rabatteurs, cuissards, paletots de chèvre, banderolles, pèlerines molleton, vêtements en peau, chemises de flanelle, tricots, couvertures. Sur demande, envoi franco du catalogue. Médaille d'or 1900. Téléphone : 279-37. — Braillon, 35, rue Berger, Paris, 1er. (7011)

Désire acheter, occasion Taxiphote Richard. Ecrire L horeau, 188, boulevard Malesherbes, Paris.

OCCASIONS

Un hammerless, canons courts, triple verrou Greneer, éprouvé double épreuve, pyroxylée S. Arme supérieure, à peine servi, coûté 375 francs, céderait 250. — Bolloré, Concarneau (Finistère).

Un lot cylindres enregistrés neufs et parfaits pour phonographe, à céder. Prix avantageux. — Bolloré, Concarneau (Finistère).

Echos

UN PRODUIT CÉLÈBRE

Il s'en faut de beaucoup que ce qu'on vend parfois sous le nom de « Sel de Vichy » renferme les propriétés thérapeutiques du « Sel de Vichy Etat ». Celui-ci se distingue des imitations qu'on lui suscite, en ceci, qu'il est directement extrait par les soins mêmes de la Compagnie, dans les ateliers admirablement organisés, de l'eau des Célestins, de l'Hôpital ou de la Grande-Grille. Le disque bleu de la Cie apposé sur les paquets ou sur les flacons, sert à marquer l'authenticité de ce produit célèbre, un des plus répandus de tous ceux de Vichy-Etat.

***

LES TROIS VITESSES

Ce n'est pas à 5,700 ! ni à 5,600 ! mais à 5,550 francs, qu'on trouve à la Maison Outhenin-Chalandre, les *de Dion-Bonton* trois vitesses type O. authentiques et garanties entièrement fabrication de Dion-Bouton.

Pour terminer, ajoutons que les chauffeurs désirant se procurer les voitures de ce modèle feront bien de se presser, car la maison Outhenin-Chalandre n'en a plus qu'un petit nombre.

OFFICIERS MINISTÉRIELS

MAISON angl. Bd Haussmann, 95 et r. Roy, 3. Ce 328 m. env. R. br. 30.290 f. 60 M. à p. 400.000 fr. Prêts du C.F. à cons. A adj. s. 1 ench. Ch. not. Paris, le 25 nov. S'ad. à Me P. DELAPALINE, not., 15, Ch.-d'Antin.

2 MAISONS à Paris, 1° r. d'Argout, 54, Ce 40 m. R. net p. bail ppal 3.000 fr. M. à p. 35.000 f.; 2° r. Sauffroy, 59, Ce 153 m. R. br. 4.660 f. M. à p. 45.000 f. Adj. Ch. Not., 25 nov. S'ad. aux not. Me BACHELEZ et Me FAY. 11, rue Saint-Florentin.

CHAUFFEURS PRESSÉS

On trouve toujours à la maison Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, à Neuilly (Porte-Maillot), *livrables de suite*, les
Panhard et Levassor, 7, 10, 12, 15, 16, 30 et 70 chevaux, nouveau moteur Centaure.
Renault frères, 9 et 10 chevaux, 2 cylindres ; 14 chevaux, 4 cylindres.
Ces derniers modèles seront livrables dès leur apparition.
Clément 2 cylindres, que tout le monde désire et que l'on ne trouve livrables de suite que chez Outhenin-Chalandre.

***

VOYAGES ET EXCURSIONS

Voyage en Cochinchine, au Siam, au Cambodge et au Tonkin (Exposition de Hanoï).

Départ le 13 décembre 1902. Retour à Paris le 24 mars 1903. Prix à forfait, 1re cl., 4.800 fr.

Le même, avec retour par la Chine, le Japon, les Etats-Unis, départ le 13 décembre 1902, rentrée en France le 29 mai 1903. Prix à forfait, 1re cl., 9.500 fr.

Pour renseignements et programmes détaillés, s'adresser à l'Agence des Voyages universels, 17, faubourg Montmartre et 10, rue Auber, Paris.

***

CHEMINS DE FER DE L'OUEST

La Compagnie de l'Ouest, afin de faciliter aux chasseurs les déplacements vers la forêt de Rambouillet, organise, tous les dimanches et jours de fêtes pendant la durée de la chasse, un train comprenant des voitures de 1re, 2e et 3e classes, qui circulera aux heures suivantes :

Aller. — Départ de Paris-Montparnasse à 8 heures du matin. Arrivée à Rambouillet, à 9 h. 04.

Retour. — Départ du Perray à 5 h. 30 du soir. Arrivée à Paris-Montparnasse à 6 h. 35.

NICE Grand Hôtel des Empereurs *Arrangements pour séjour*

Prière de mentionner la " Vie au Grand Air " en écrivant aux Annonciers